

# ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ



## ΠΟΛΥΤΕΧΝΙΚΗ ΣΧΟΛΗ

ΤΜΗΜΑ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ, ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑΣ ΚΑΙ  
ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ

### ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

*Ενοποιημένη Ανάπτυξη του Παραλιακού Μετώπου της Λάρνακας*

ΑΝΔΡΕΑΣ ΣΙΑΝΤΟΣ



Επιβλέπων: Δρ. Παντολέον Σκάγιαννης

Καθηγητής Π.Θ.

Κοσμήτορας Πολυτεχνικής Σχολής Π.Θ.

Βόλος, Σεπτέμβριος, 2014



## Περίληψη

Όπως μας έχει διδάξει η ιστορία, η ταυτότητα ενός αστικού συγκροτήματος επηρεάζεται και καθορίζεται σε μεγάλο βαθμό από το φυσικό του περιβάλλον και τα μοναδικά γεωγραφικά και τοπογραφικά του χαρακτηριστικά. Ένας σημαντικός παράγοντας που ανέκαθεν ασκούσε μεγάλη επιρροή στην μορφή ανάπτυξης μιας πόλης είναι η εγγύτητα και η γειτνίαση με το υγρό στοιχείο και συγκεκριμένα με την θάλασσα αφού τα παράκτια αστικά κέντρα, εδώ και αιώνες χαρακτηρίζονται επί το πλείστο από την ύπαρξη λιμενικών εγκαταστάσεων και την ένταση δραστηριοτήτων εμπορικού και ναυτιλιακού χαρακτήρα. Οι πόλεις αυτές, χάρη στα κοινά τους χαρακτηριστικά, ονομάστηκαν «πόλεις-λιμάνια».

Οι πόλεις-λιμάνια αποτελούν ένα συνεχώς μεταβαλλόμενο αστικό φαινόμενο αφού η αέναη εξέλιξη της τεχνολογίας και κατ' επέκταση η εξέλιξη της ναυτιλίας και του εμπορίου, ωθεί τις πόλεις στο να υιοθετούν συγκεκριμένα χαρακτηριστικά τα οποία τους δίνουν τα απαιτούμενα συγκριτικά πλεονεκτήματα έτσι ώστε να ανταπεξέλθουν στον ανταγωνισμό. Οι μεταβολές αυτές ωστόσο στους οικονομικούς κλάδους που δίνουν ζωή στις πόλεις-λιμάνια, μπορεί να αποτελέσουν και την αιτία οικονομικού μαρασμού τους αφού πολλές φορές τα παράκτια αυτά αστικά κέντρα αδυνατούν να προσαρμοστούν στις νέες συνθήκες που δημιουργούνται, με αποτέλεσμα να χάνουν το στοιχείο της ανταγωνιστικότητας και να κλονίζονται οι τοπικές τους οικονομίες.

Ο 20<sup>ος</sup> αιώνας υπήρξε καθοριστικός για τον κλάδο των ναυτιλιακών μεταφορών και επομένως για την ανάπτυξη των πόλεων-λιμανιών, αφού πόλεμοι, έντονες πολιτικο-οικονομικές διενέξεις αλλά και ριζικές αλλαγές στον τομέα του ναυτιλιακού εμπορίου, άλλαξαν άρδην τα δεδομένα μέσα από τα οποία πόλεις, και ειδικότερα τα λιμάνια πόλεων, όπως το Ρότερνταμ, το Λονδίνο, το Αμβούργο και η Βαλτιμόρη γνώρισαν οικονομική άνθηση, γεγονός που οδήγησε στην εμφάνιση φαινομένων αστικής εγκατάλειψης των άλλοτε δυναμικών λιμανιών αλλά και παράκτιων περιοχών τους. Τα φαινόμενα αυτά υπήρξαν η αιτία γένεσης εννοιών όπως τα «brownfields» και το «regeneration», έννοιες που κατέχουν σημαντικό ρόλο στις συζητήσεις πολεοδομικού περιεχομένου του 21<sup>ου</sup> αιώνα.

Πόλεις ανά τον κόσμο που επηρεάστηκαν από φαινόμενα εγκατάλειψης και δημιουργίας περιοχών brownfield, μέσα από μια διαδικασία η οποία ξεκίνησε γύρω από το 1960 και συνεχίζεται μέχρι σήμερα, υιοθέτησαν μια προσέγγιση αναβίωσης των υποβαθμισμένων παράκτιων περιοχών τους μέσω αστικών αναπλάσεων που σκοπό έχουν την μετατροπή του των περιοχών αυτών σε βιώσιμες αστικές ενότητες, ανεξαρτητοποιημένες πολλές φορές από την πρότερη τους χρήση. Η πρακτική αυτή πήρε την ονομασία «regeneration» και προσέδωσε νέα στοιχεία στην παγκόσμια πολεοδομική και χωροταξική πρακτική αφού ενίσχυσε τις σχέσεις των πολιτών αστικών περιοχών με το νερό ενώ επαναπροσδιόρισε τον ρόλο που μπορεί να παίξει μια παράκτια αστική περιοχή στην τοπική αλλά και εθνική οικονομία.

Μέσα από το πρίσμα της πρακτικής αυτής, εξετάζεται η περίπτωση της Λάρνακας. Η Λάρνακα αποτελεί ένα παράκτιο αστικό κέντρο με ιδιαίτερα γεωμορφολογικά χαρακτηριστικά, του οποίου η στρατηγική γεωγραφική θέση προσφέρει σημαντικά συγκριτικά πλεονεκτήματα για ανάπτυξη βασισμένη στον κλάδο των ναυτιλιακών μεταφορών και του τουρισμού. Η πόλη ιστορικά αποτελούσε το επίκεντρο της ανάπτυξης στην Κύπρο αφού το λιμάνι της υπήρξε για αιώνες το κυριότερο λιμάνι του νησιού, ωστόσο η Αγγλοκρατία κατά τον 20<sup>ο</sup> αιώνα άλλαξε τα δεδομένα για την Λάρνακα και έβαλε την πόλη σε μια πολύχρονη τροχιά οικονομικής υποβάθμισης.

Η Τουρκική εισβολή του 1974 και η κατάληψη του λιμανιού της Αμμοχώστου, έδωσαν στην Λάρνακα την κατάλληλη ευκαιρία για ανάπτυξη αφού πλέον ο ρόλος του λιμανιού της όσο αφορούσε την συμμετοχή στην εθνική οικονομία είχε αναβαθμιστεί, ο πληθυσμός της αυξήθηκε ενώ μεγάλος αριθμός επενδύσεων είχαν πλέον ως στόχο την Λάρνακα. Παρόλα αυτά, η έλλειψη σχεδιασμού οδήγησε σε μια άναρχη οικοδομική «έκρηξη», η οποία δημιούργησε ανεπιθύμητα αστικά φαινόμενα που αποτέλεσαν εν τέλει τροχοπέδη για την ανάπτυξη της πόλης και τα οποία συναντώνται μέχρι και σήμερα.

Η παρούσα διπλωματική εργασία παρέχει μια εννοιολογική προσέγγιση μέσα από την οποία επεξηγεί έννοιες κλειδιά που αφορούν τις αστικές αναπλάσεις παράκτιων περιοχών, εξετάζει διεθνή παραδείγματα καλής πρακτικής και εν συνέχεια αναλύει τα χαρακτηριστικά της Λάρνακας, καταγράφει τα προβλήματα αλλά και τις προοπτικές για ανάπτυξη της, εξηγεί γιατί ένας νέος σχεδιασμός του παραλιακού μετώπου της πόλης είναι αναγκαίος και προτείνει δράσεις και έργα τα οποία έχουν ως γνώμονα την αειφορία και στοχεύουν στην βιώσιμη ανάπτυξη της περιοχής και κατ' επέκταση στην γενικότερη ανάπτυξη της πόλης.

## Περιεχόμενα

1. Εισαγωγή.....	7
2. Σχέση πόλης-λιμανιού.....	9
2.1. Εννοιολογική προσέγγιση.....	9
2.1.1. Διαδραστικές σχέσεις τοπίων λιμανιών.....	9
2.1.1.1. Οικονομία.....	9
2.1.1.2. Φυσικό και κοινωνικό περιβάλλον.....	11
2.1.1.3. Δομημένο περιβάλλον.....	13
2.1.1.4. Τοπία λιμανιών και θαλάσσιος χώρος.....	15
2.2. Διεθνή παραδείγματα.....	15
2.3. Νομοθετικό πλαίσιο και ευρύτερη πολιτική της Ε.Ε.....	28
2.4. Νομοθετικό πλαίσιο και ευρύτερη πολιτική της Κυπριακής Δημοκρατίας.....	32
3. Ανάλυση – Περίπτωση Μελέτης: Λάρνακα.....	34
3.1. Δημογραφικά στοιχεία και γεωγραφική θέση.....	34
3.2. Ιστορική αναδρομή και αστική φυσιογνωμία.....	36
3.3. Οικονομία.....	38
3.4. Γενικά χαρακτηριστικά περιοχής μελέτης.....	41
3.4.1. Λιμάνι.....	42
3.4.2. Μαρίνα.....	43
3.4.3. Τερματικός σταθμός αποθήκευσης πετρελαιοειδών – Κυπριακό Διυλιστήριο Πετρελαίου.....	45
3.5. Υφιστάμενος σχεδιασμός για την περιοχή μελέτης.....	46
3.6. Αναγκαιότητα εκ νέου σχεδιασμού.....	48
3.7. SWOT Analysis.....	52
4. Πρόταση.....	58
4.1. Όραμα – στόχοι.....	58
4.2. Προτεινόμενα έργα για την περιοχή μελέτης.....	59
4.3. Προτάσεις γενικής φύσεως.....	66
4.4. Προτάσεις θεσμικού καθεστώτος.....	66
4.5. Κοστολόγηση.....	67
5. Συμπεράσματα.....	69
6. Βιβλιογραφία.....	71
7. Παράρτημα.....	80

## Κατάλογος Πινάκων

1. Πίνακας 3.1./1: Πληθυσμιακή κατανομή Επαρχίας Λάρνακας κατά διοικητικές ενότητες.....	36
2. Πίνακας 3.1./2: Πληθυσμιακή κατανομή Επαρχίας Λάρνακας κατά διαχειριστικές ενότητες.....	37
3. Πίνακας 3.3./1: Μέση παγκύπρια κατανομή απασχόληση ανά οικονομικούς τομείς για τα έτη 2012 και 2013.....	39
4. Πίνακας 3.3./2: Πληθυσμός ανέργων ανά επαρχία κατά το έτος 2014.....	40
5. Πίνακας 3.3./3: Πληθυσμιακά στοιχεία για το έτος 2012 (πρόβλεψη μεγέθους πληθυσμού με βάση τα στοιχεία της πληθυσμιακής απογραφής του 2011).....	40
6. Πίνακας 3.3./4: Κατανομή απασχολουμένων ανά οικονομική δραστηριότητα κατά το έτος 2006.....	40

## Κατάλογος Χαρτών

1. Χάρτης: 3.1./1: Ευρύτερη Γεωγραφική Θέση Λάρνακας.....	35
2. Χάρτης 3.4./1: Περιοχή Μελέτης.....	42

## Κεφάλαιο 1. Εισαγωγή

Η παρούσα διπλωματική εργασία αφορά στην ενοποιημένη ανάπτυξη ενός ζωτικού τμήματος του παραλιακού μετώπου της Λάρνακας, μια ανάπτυξη που έχει ως βασικό στόχο την βιωσιμότητα και θέτει ως όραμα να αποτελέσει παράδειγμα καλής πρακτικής σε διεθνές επίπεδο. Η ανάπτυξη αυτή ουσιαστικά αποτελεί την αστική ανάπλαση μιας περιοχής με εμφανή πολεοδομικά προβλήματα όπως η σύγκρουση χρήσεων γης, η υποβάθμιση του αστικού περιβάλλοντος, η εγκατάλειψη κτηριακού αποθέματος, με αποτέλεσμα την δημιουργία brownfields, αλλά και η χωροθέτηση υποδομών μεγάλης κλίμακας που ενδέχεται να θέτουν ακόμη και την ασφάλεια των κατοίκων της περιοχής σε κίνδυνο. Η σημασία της ουσιαστικής αντιμετώπισης των προβλημάτων αυτών πηγάζει από το γεγονός ότι η εν λόγω περιοχή βρίσκεται πλησίον του κέντρου της πόλης και στην παρούσα της κατάσταση θέτει εμπόδιο για την οικονομική του ανάπτυξη ενώ στερεί από την πόλη σημαντικά συγκριτικά πλεονεκτήματα, γεγονός που βλάπτει την ανταγωνιστικότητα της τόσο σε εθνικό όσο και σε διεθνές επίπεδο.

Μέσα από την παρούσα μελέτη ακολουθήθηκε μια λογική σειρά ανάλυσης των στοιχείων που συνθέτουν τα αστικά προβλήματα που αντιμετωπίζει όχι μόνο το παραλιακό μέτωπο της Λάρνακας αλλά και μια πλειάδα αστικών περιοχών σε πόλεις-λιμάνια ανά τον κόσμο, εξέτασης των νομοθετικών και προγραμματικών εργαλείων τόσο της κυπριακής νομοθεσίας όσο και της ευρωπαϊκής, τα οποία καλείται η Λάρνακα να αξιοποιήσει στην προσπάθεια της να αντιμετωπίσει τυχόν ανεπιθύμητα αστικά φαινόμενα, αλλά και καταγραφής των χαρακτηριστικών της πόλης τα οποία και δίνουν μια ξεκάθαρη εικόνα για τα συγκεκριμένα προβλήματα που αντιμετωπίζει αλλά και τις ευκαιρίες που προκύπτουν μέσα από την σωστή διαχείριση τους. Η διαδικασία αυτή εφαρμόστηκε έτσι ώστε να δοθεί το κατάλληλο υπόβαθρο για τον ουσιαστικό σχεδιασμό της αειφόρου ανάπτυξης της πόλης, μια ανάπτυξη η οποία στοχεύει στην βιωσιμότητα, συμμερίζεται το όραμα των πολιτών, σέβεται την νομοθεσία, επιδιώκει την διαφάνεια και ανταποκρίνεται με ρεαλισμό στα δεδομένα της εποχής. Η εργασία αποτελείται από τα εξής τέσσερα κεφάλαια.

Κεφάλαιο 2: Στο κεφάλαιο αυτό αρχικά προσεγγίζονται οι σχέσεις που δημιουργούνται μεταξύ του αστικού και κοινωνικού ιστού μιας πόλης και του λιμανιού της ενώ παράλληλα επεξηγούνται ορολογίες που ανταποκρίνονται άμεσα στην περίπτωση της Λάρνακας, ορολογίες όπως «πόλη-λιμάνι» και «brownfield». Στην συνέχεια εξετάζονται, με σημείο αναφοράς την διαχρονική εξέλιξη, παραδείγματα αστικών αναπλάσεων σε πόλεις του διεθνή χώρου, οι οποίες αντιμετώπιζαν παρόμοια προβλήματα με αυτά της Λάρνακας και οι οποίες μέσω των αναπλάσεων τους πέτυχαν την βιώσιμη ανάπτυξη τους, ενώ, τέλος, πραγματοποιείται μια ανάλυση του νομοθετικού πλαισίου της Κυπριακής Δημοκρατίας αλλά και των κοινοτικών προγραμμάτων της Ε.Ε. που ανταποκρίνονται στην θεματική με την οποία καταπιάνεται η παρούσα εργασία.

Κεφάλαιο 3: Μετέπειτα, πραγματοποιείται μια ανάλυση των χαρακτηριστικών τόσο της Λάρνακας γενικότερα όσο και της περιοχής μελέτης (λιμάνι – μαρίνα – τερματικός σταθμός πετρελαιοειδών/διυλιστήριο) ειδικότερα, του υφιστάμενου σχεδιασμού για την περιοχή αλλά και των δεδομένων της ιδιαίτερα σύνθετης επικαιρότητας μέσα από τα οποία πηγάζει η ανάγκη για

διενέργεια νέου σχεδιασμού και ουσιαστική ανάπτυξη της περιοχής μελέτης. Η ανάλυση αυτή δίνει το κατάλληλο υπόβαθρο έτσι ώστε να εξαχθούν συμπεράσματα σχετικά με τις προοπτικές για ανάπτυξη, τα προβλήματα που αποτελούν εμπόδια γι' αυτήν, τις ευκαιρίες που γεννιούνται και τις οποίες καλείται η Λάρνακα να εκμεταλλευτεί αλλά και τους κινδύνους που εμπεριέχει το εγχείρημα αυτό.

Κεφάλαιο 4: Βασισμένο στο υπόβαθρο που συνθέτουν τα κεφάλαια 2 και 3, το κεφάλαιο 4 αποτελεί ίσως το πιο καίριο τμήμα της διπλωματικής εργασίας αφού αναλύει το πρότυπο ανάπτυξης που προτείνει η παρούσα μελέτη για το παραλιακό μέτωπο της πόλης. Αρχικά αναλύεται το όραμα του ερευνητή για το μέλλον όχι μόνο της περιοχής μελέτης αλλά και της πόλης ως σύνολο, μετέπειτα καταγράφονται συγκεκριμένες προτάσεις αναπτυξιακού, πολεοδομικού και θεσμικού χαρακτήρα ενώ τέλος, παρατίθεται μια εκτιμώμενη κοστολόγηση των προτεινόμενων αυτών έργων. Μέσα από το κεφάλαιο 4 παρουσιάζεται η συνολική εικόνα μιας ανάπτυξης που στοχεύει στην επίτευξη οικονομικής, κοινωνικής και περιβαλλοντικής βιωσιμότητας αλλά και στην ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας της Λάρνακας στους τομείς του τουρισμού και της ναυτιλίας, αποσκοπώντας ταυτόχρονα στο να αποτελέσει η πόλη παράδειγμα καλής πρακτικής όσο αφορά την αστική ανάπλαση του παραλιακού της μετώπου.

Κεφάλαιο 5: Τέλος, παρατίθενται τα συμπεράσματα τα οποία εξάγονται μέσα από την προσπάθεια ανάπλασης και αναβίωσης μιας ζωτικής για την Λάρνακα, αλλά και για την Κύπρο γενικότερα, περιοχής, η οποία (ανάπλαση) έχει ως σημείο αναφοράς την αειφορία.



## Κεφάλαιο 2. Σχέση πόλης-λιμανιού

### 2.1. Εννοιολογική προσέγγιση

Η επεξήγηση της έννοιας της πόλης-λιμανιού παρόλο που εκ πρώτης φύσεως φαίνεται προφανής, είναι κάθε άλλο παρά αυτό. Ο όρος πόλη-λιμάνι δεν χρησιμοποιείται για κάθε πόλη η οποία τυχαίνει να φιλοξενεί λιμενικές εγκαταστάσεις εντός του αστικού ιστού της αλλά για πόλεις των οποίων ο χαρακτήρας αλλά και η ιστορία τους είναι άρρηκτα συνδεδεμένες με τα λιμάνια που φιλοξενούν. Τα λιμάνια αυτά αποτελούν ζωντανούς οργανισμούς οι οποίοι αλληλοεπιδρούν με τον αστικό και κοινωνικό ιστό των γειτονικών τους πόλεων και δρουν ως μια αλληλένδετη οντότητα. Στην μελέτη «Τοπία Λιμανιών: Η ανάπλαση των λιμενικών ζωνών και η συμβολή τους στην αναβάθμιση του αστικού τοπίου», ο Κ. Ν. Μωραΐτης στηρίζει την άποψη ότι λόγω της οικονομικής, περιβαλλοντικής, κοινωνικής αλλά και πολιτισμικής σχέσης των λιμανιών με τις εκάστοτε εφαπτόμενες πόλεις τους, για την περιγραφή της ιδιαίτερης εδαφικής αυτής ενότητας μπορεί να χρησιμοποιηθεί ο όρος «τοπία λιμανιών» (Μωραΐτης, Κ.Ν, n.d.).

#### 2.1.1. Διαδραστικές σχέσεις τοπίων λιμανιών

##### 2.1.1.1. Οικονομία

Οι προφανέστερες αλλά και πιο δυναμικές σχέσεις μεταξύ του λιμανιού και της πόλης είναι σαφώς οικονομικής φύσεως. Η ύπαρξη του λιμανιού επηρεάζει άμεσα την οικονομική αλλά και αναπτυξιακή ταυτότητα της πόλης αφού το λιμάνι τροφοδοτεί την τοπική οικονομία τόσο με την δημιουργία θέσεων εργασίας που εξυπηρετούν την διεκπεραίωση δραστηριοτήτων εντός των ορίων του λιμενικών χώρου, όσο και με την ανάγκη του για ύπαρξη συμπληρωματικής φύσεως επιχειρήσεων γύρω απ' αυτό. Ωστόσο, η εξακρίβωση της συμβολής του εκάστοτε λιμένα στις οικονομίες των πόλεων με τις οποίες συνορεύει εξαρτάται από τρεις βασικούς παράγοντες: α) το φυσικό μέγεθος του λιμένα, β) η φύση της λειτουργίας του και γ) η στρατηγική του σημασία για την ευρύτερη περιοχή γύρω απ' αυτόν. Οι παράγοντες αυτοί αναλύονται πιο κάτω:

##### ❖ Φυσικό μέγεθος λιμένα

Αρχικά, σαν κύρια αρχή αποδεχόμαστε την θεώρηση ότι το μέγεθος του λιμανιού συνδέεται με την ικανότητα παραγωγής πλούτου. Η οικονομική δραστηριότητα του λιμένα σχετίζεται άμεσα με το μέγεθός του αφού ένα μεγάλου μεγέθους λιμάνι είναι ικανό να φιλοξενήσει μεγαλύτερο όγκο εργασιών αλλά και εργασίες μεγαλύτερης κλίμακας απ' ότι ένα μικρό ή μεσαίου μεγέθους. Αυτό συνεπάγεται τόσο την εξασφάλιση περισσότερων εσόδων από τις μεγάλης κλίμακας αλλά και μεγάλης έντασης δραστηριότητες όσο και την απασχόληση περισσότερων εργαζομένων για την εκτέλεση των εργασιών αυτών. Η σχέση ωστόσο του φυσικού μεγέθους του λιμένα και του αριθμού των εργαζομένων δεν είναι απόλυτη και σ' αυτό συμβάλει σε μεγάλο βαθμό η τεχνολογική εξέλιξη των συστημάτων και μηχανημάτων που είναι απαραίτητα για την λειτουργία του κάθε λιμένα. Η εξέλιξη αυτή οδήγησε στην ικανότητα αυτοματοποίησης εργασιών που

παλιότερα απαιτούσαν την παρουσία ανθρώπινου εργατικού δυναμικού, καθιστώντας το έτσι πλέον αχρείαστο (Karachalis & Kyriazopoulos, 2006). Παράλληλα όμως, σε ένα μεγάλο μεγέθους λιμάνι, αυξημένος είναι και ο αριθμός αλλά και η κλίμακα των επιχειρήσεων που εδρεύουν εντός της πόλης και καλούνται να τροφοδοτήσουν το λιμάνι είτε με υλικά είτε με συμπληρωματικές υπηρεσίες.

#### ❖ *Φύση λειτουργίας λιμένα*

Σε δεύτερη φάση, η φύση λειτουργίας του λιμανιού αποτελεί βασικό παράγοντα στην εξακρίβωση της συμβολής αυτού στην τοπική οικονομία. Τα λιμάνια συνήθως διαχωρίζονται σε επιβατικά (τουριστικά), βιομηχανικά/εμπορευματικά ή μικτής χρήσης. Παίρνοντας σαν παράδειγμα την ευρύτερη περιοχή της Μεσογείου Θάλασσας όπου ο τουρισμός, λόγω κλιματολογικών κυρίως συνθηκών, αποτελεί για τις πλείστες χώρες ένα κατ' εξοχήν μέρος της εθνικής τους οικονομίας, ένα τουριστικό/επιβατικό λιμάνι αδιαμφισβήτητα συμβάλει σε μεγάλο βαθμό στην τοπική οικονομία της εκάστοτε πόλης. Οι χώρες της Μεσογείου, παρόλο που συγκριτικά με τις χώρες της βορείου Ευρώπης παρουσιάζουν σχετικά τα ίδια επίπεδα συμμετοχής του τριτογενή τομέα στο ετήσιο ΑΕΠ τους, διαφοροποιούνται απ' αυτές αφού ο τριτογενής τους τομέας χαρακτηρίζεται από ένα ιδιαίτερα δυναμικό τουριστικό κλάδο. Συγκεκριμένα, οι μεσογειακές χώρες αποτελούν τους ίσως πιο περιζήτητους τουριστικούς προορισμούς στον κόσμο, με το ένα τρίτο του ετήσιου παγκόσμιου τουριστικού κοινού να επιλέγει τις χώρες αυτές ως τον κατ' εξοχήν προορισμό για τις διακοπές του (EconomyWatch, 2010; UNWTO, 2012). Επομένως, συνειδητοποιούμε ότι στην περίπτωση των χωρών της Μεσογείου τα τουριστικά λιμάνια αποτελούν υποδομές εθνικής σημασίας αφού συμβάλουν τα μέγιστα στην διατήρηση της συμμετοχής του τουρισμού στις εθνικές οικονομίες των χωρών αυτών. Παράλληλα, η ύπαρξη ενός τουριστικού λιμένα αποτελεί συγκριτικό πλεονέκτημα για την κάθε πόλη η οποία έχει την δυνατότητα και επιθυμεί να προσελκύσει τουριστικό ρεύμα ή και η οποία δέχεται τουρισμό και επιθυμεί να μεγιστοποιήσει τα οφέλη απ' αυτόν αφού οι τοπικές οικονομίες επωφελούνται άμεσα από τα αυξημένα ποσοστά έλευσης τουριστών.

Στην αντίπερα όχθη, παίρνοντας το παράδειγμα της Βορείου Ευρώπης, τα βιομηχανικά/εμπορευματικά λιμάνια είναι ζωτικά για τις χώρες αυτές αφού ενώ στην συντριπτική τους πλειοψηφία οι οικονομίες τους βασίζονται κατά κύριο λόγο στον τριτογενή τομέα, φαινόμενο που παρατηρείται στην πλειοψηφία των χωρών της Ευρώπης, ο τριτογενής αυτός τομέας αφορά κυρίως τον κλάδο της παροχής υπηρεσιών και όχι τον τουρισμό ενώ παράλληλα, ο δευτερογενής αλλά και ο πρωτογενής τομέας είναι ιδιαίτερα ενεργοί στην συμμετοχή τους στο ετήσιο ΑΕΠ των εκάστοτε χωρών δίνοντας έμφαση στην βαριά βιομηχανία (ναυτιλιακή και μη), την αλιεία αλλά και στην παραγωγή ενέργειας (EconomyWatch, 2013). Οι λιμένες αυτοί ενώ εξυπηρετούν κατά κύριο λόγο δραστηριότητες που αφορούν την αλιεία και τις εισαγωγές/εξαγωγές προϊόντων, με την ύπαρξη ακόμη και κέντρων logistics εντός των χωρικών ορίων των λιμανιών, πολλές φορές αποτελούν καίριας σημασίας ενεργειακούς κόμβους παρέχοντας συμπληρωματικές υπηρεσίες σε off-shore εγκαταστάσεις εξόρυξης πετρελαίου και φυσικού αερίου. Έτσι, μπορούμε να αντιληφθούμε ότι η ύπαρξη των λιμένων αυτών ως εργαλεία για την εύρυθμη λειτουργία αλλά και

διασφάλιση της δυναμικότητας των οικονομιών των βιομηχανικών μεγαθηρίων της Βορείου Ευρώπης κρίνεται απαραίτητη (Monteiro, Noronha & Neto, 2013). Σε τοπικό επίπεδο, λόγω της κλίμακας των λιμανιών αυτών αλλά και της οικονομικής δυναμικής που προσδίδουν στην εθνική οικονομία, η ταυτότητα των πόλεων που συνορεύουν με αυτά πολλές φορές εναρμονίζεται πλήρως με τη φύση των λειτουργιών των λιμένων και έτσι δημιουργούνται αλληλένδετες οικονομικές σχέσεις μεταξύ των δύο (McCarthy, 2003).

#### ❖ *Στρατηγική σημασία λιμένα*

Η στρατηγική σημασία του εκάστοτε λιμένα συμπεριλαμβάνει τόσο τους δύο προαναφερθέντες παράγοντες όσο και την χωροθέτηση του λιμένα σε μια ευρύτερη κλίμακα αναφοράς. Η επιρροή ενός λιμανιού στον εγχώριο αλλά και διεθνή χώρο καθορίζει αλλά και καθορίζεται από την κρατική πολιτική της κάθε χώρας, κάτι που συνδέεται άμεσα με το φυσικό του μέγεθος και την φύση της λειτουργίας του. Ο σημαντικότερος όμως παράγοντας ο οποίος και ορίζει την στρατηγική σημασία του κάθε λιμανιού είναι η γεωγραφική του θέση. Με βάση αυτή, οι κυβερνήσεις των παράλιων κρατών αποφασίζουν αρχικά για την λειτουργία του ανάλογα με τα μορφολογικά χαρακτηριστικά της κάθε περιοχής, τον χαρακτήρα της, την εγγύτητα με άλλες πόλεις, αγορές του εξωτερικού κ.λπ. Μετέπειτα, ορίζεται η επιθυμητή σημασία του για την εθνική οικονομία κάτι που μεταφράζεται τελικά και στο φυσικό του μέγεθος αφού ένα λιμάνι το οποίο θεωρείται ως ο κυριότερος εθνικός κόμβος για δραστηριότητες εμπορευματικού ή τουριστικού προσανατολισμού, σαφώς θα έχει και το μεγαλύτερο μέγεθος.

Σε γενικούς όρους θα μπορούσαμε να διατυπώσουμε την άποψη ότι η στρατηγική σημασία ενός λιμανιού ορίζεται από την συμβολή του στην εθνική οικονομία, κάτι που συνήθως σχετίζεται και από το μέγεθος του (Erasmus University, 2011). Παρόλα αυτά, η άποψη αυτή αποτελεί μια γενίκευση των ιδιαιτεροτήτων του φαινομένου που ονομάζουμε «τοπίο λιμανιού», αφού η ίδια η κλίμακα του λιμένα μπορεί να προκαλέσει δυνάμεις αντιστροφής της συμβολής αυτής οι οποίες ξεφεύγουν από τα καθαρά οικονομικά πλαίσια και οι οποίες αναλύονται στα κεφάλαια 2.1.1.2., 2.1.1.3. και 2.1.1.4.

#### **2.1.1.2. Φυσικό και κοινωνικό περιβάλλον**

Παρόλο που τα τελευταία χρόνια παρατηρείται μια παγκόσμια τάση επέκτασης της αστικής ενδοχώρας προς τους χώρους των λιμανιών (όπου αυτά ήταν χωρικά διαχωρισμένα) με στόχο την ενσωμάτωσή τους στον αστικό ιστό και την αξιοποίηση των οικονομικής φύσεως πλεονεκτημάτων που πηγάζουν από την γειτνίαση ενός λιμένα με τον αστικό πόλο που τον φιλοξενεί, τα τοπία λιμανιών εξακολουθούν να θεωρούνται χώροι ακατάλληλοι και ασυμβίβαστοι με την έννοια της κατοικίας και η συνύπαρξή τους πλησίον των οικιστικών ζωνών της πόλης θεωρείται σύγκρουση των χρήσεων γης. Αυτή η θεώρηση έχει τις ρίζες της στο γεγονός ότι τα λιμάνια αποτελούν αιτίες περιβαλλοντικής υποβάθμισης των περιοχών που τα φιλοξενούν και επομένως υποβάθμισης του βιοτικού επιπέδου των κατοίκων τους.

Σε άρθρο της, η Borriello (2013) παραθέτει στοιχεία που αφορούν την ρύπανση που προκαλεί η παγκόσμια ναυτιλιακή βιομηχανία και αναφέρει ότι σύμφωνα με διεθνή στατιστικά στοιχεία, στον κόσμο σήμερα υπάρχουν περίπου 45,000 λιμάνια τα οποία εξυπηρετούν 100,000 πλοία. Τα πλοία αυτά παράγουν 900 εκατομμύρια τόνους διοξειδίου του άνθρακα ετησίως, δηλαδή το 7% των παγκόσμιων εκπομπών του διοξειδίου, όπως και μεγάλες ποσότητες οξειδίων φωσφόρου και αζώτου, αέρια τοξικά αλλά και επικίνδυνα τόσο για το περιβάλλον όσο και για την ανθρώπινη υγεία. Σύμφωνα με στοιχεία μελέτης της ANSA (Agenzia Nazionale Stampa Associata)<sup>1</sup> που επικαλείται στο άρθρο της η Borriello, η αέρια ρύπανση, στην οποία οι ναυτιλιακές μεταφορές συμβάλουν σε σχεδόν διπλάσιο βαθμό από τις εναέριες, ευθύνεται για τον θάνατο 6,000 ατόμων ετησίως.

Η Μεσόγειος θάλασσα λόγω γεω-πολιτικοοικονομικών αλλαγών στην ευρύτερη γεωγραφική περιοχή της Νοτίου Ευρώπης<sup>2</sup> όπως και των τεχνολογικών αλλαγών στην ναυτιλιακή βιομηχανία, τα τελευταία χρόνια παρουσίασε ραγδαία αύξηση των ποσοστών διέλευσης σκαφών μέσα απ' αυτή και παρόλων των οικονομικών ευκαιριών που παρουσιάστηκαν, σήμερα θεωρείται πλέον παράδειγμα κλειστής θάλασσας όπου η ναυτιλιακή δραστηριότητα επηρέασε αρνητικά την ποιότητα των νερών της με χαμηλά ποσοστά ορατότητας στο νερό αλλά και υψηλά ποσοστά ύπαρξης ανόργανων ουσιών μέσα σ' αυτό.

Στους λιμενικούς χώρους, για την ρύπανση του νερού αλλά και του παράκτιου βυθού ευθύνεται η λάσπη που παράγεται ως προϊόν δραστηριοτήτων όπως ο ελλιμενισμός σκαφών, η ναυπήγηση πλοίων αλλά και η κατασκευή λιμενικών εγκαταστάσεων. Η λάσπη αυτή περιέχει ίχνη μετάλλων, ελαίων, χημικών ουσιών, βακτηρίων κ.λπ., γεγονός το οποίο την καθιστά όχι μόνο ακατάλληλη για να φιλοξενήσει θαλάσσια οικοσυστήματα αλλά και επικίνδυνη για την διαβίωση τους. Οι επικίνδυνες αυτές ουσίες που περιέχονται στην λάσπη αποτελούν απειλή για την θαλάσσια βιοποικιλότητα αφού εισβάλλουν και συσσωρεύονται στην διατροφική αλυσίδα των θαλάσσιων ειδών διαταράσσοντας έτσι τις βιολογικές ισορροπίες λόγω των ιδιοτήτων τους ως παθογόνα. (Borriello, 2013)

Πέραν της βιολογικής ρύπανσης του παράκτιου χώρου, σημαντικές επίσης οχλήσεις αποτελούν τόσο η ηχορύπανση όσο και οι διαφόρων ειδών δονήσεις που προκαλούνται από την εκτέλεση έργων εντός του λιμανιού, ανασταλτικοί παράγοντες για την δημιουργία στενής σχέσης μεταξύ του λιμένα και του ευρύτερου αστικού αστού αφού συμβάλουν στην δημιουργία ενός αφιλόξενου για κατοίκηση περιβάλλοντος. Παράλληλα, ένα ευρύτερης χωρικής κλίμακας πρόβλημα, το οποίο εγείρει και θέματα ασφαλείας, αποτελεί η ίδια η ανάγκη σύνδεσης του εκάστοτε λιμένα με μεταφορικά δίκτυα δι-αστικής, διαπεριφερειακής ή ακόμη και διεθνούς σημασίας. Αυτό βέβαια δεν αποτελεί θέμα για περιπτώσεις λιμένων όπου το αστικό κέντρο βρίσκεται σε απόσταση ασφαλείας

<sup>1</sup> Ιταλικός οργανισμός-παρακλάδι του αμερικάνικου Associated Press.

<sup>2</sup> Η εισαγωγή συγκεκριμένων κυβερνητικών και οικονομικών μέτρων όπως: η θέσπιση ευνοϊκής για διεξαγωγή offshore δραστηριοτήτων νομοθεσίας στην Μάλτα, οι μεγάλης κλίμακας δημόσιες επενδύσεις για ναυτιλιακές υποδομές στην Ισπανία αλλά και η απελευθέρωση κλειστών επαγγελματιών που αφορούν ναυτιλιακές δραστηριότητες στην Ιταλία. (Karachalis & Kyriazopoulos, 2006)

από τον λιμενικό χώρο ή για περιπτώσεις όπου αναφερόμαστε σε αμιγώς τουριστικά λιμάνια στα οποία δεν πραγματοποιούνται οχλούσης φύσεως εργασίες, αλλά για περιπτώσεις όπου οι αστικές περιοχές βρίσκονται σε μικρή απόσταση ή/και περιβάλλουν τον λιμένα και όπου η διέλευση μεγάλων φορτηγών και εμπορευματοφόρων από και προς το λιμάνι διοχετεύεται αναγκαστικά μέσα από κατοικημένες περιοχές της πόλης. Το γεγονός αυτό συμβάλει στην δημιουργία κυκλοφοριακής συμφόρησης εντός του αστικού συγκροτήματος αφού στους δρόμους τα ιδιωτικά οχήματα των πολιτών καλούνται να συνυπάρξουν με τα μεγάλου μεγέθους οχήματα που εξυπηρετούν τις ανάγκες του λιμανιού εντείνοντας έτσι τα φαινόμενα της ρύπανσης του περιβάλλοντος, μέσω της εκπομπής καυσαερίων στην ατμόσφαιρα, αλλά και της ηχορύπανσης, διευρύνοντας παράλληλα τον κύκλο επιρροής της, και τέλος, καθιστώντας το ως θέμα που χρήζει ειδικής μεταχείρισης για την διαφύλαξη της ασφάλειας των πολιτών.

Παρόλο που η ένταση αλλά και η κλίμακα των διαφορών αυτών ειδών οχλήσεων εξαρτάται σε μεγάλο βαθμό από τα χαρακτηριστικά της περιβάλλουσας αστικής περιοχής (απόσταση από λιμένα, χρήσεις γης κ.λπ.), είναι επίσης βέβαιο ότι είναι ανάλογη του μεγέθους του εκάστοτε λιμένα. Επομένως, οι επιπτώσεις που επιφέρει ένα λιμάνι στο περιβάλλον, όπως έχει προαναφερθεί, μπορούν να λειτουργήσουν ως δυνάμεις αναστροφής στην οικονομικής φύσεως συμβολή που επιφέρει η ύπαρξη αυτού του είδους υποδομών εντός μιας αστικής ζώνης.

### 2.1.1.3. Δομημένο περιβάλλον

Το δομημένο περιβάλλον εντός του λιμένα επηρεάζεται άμεσα από το είδος και την κατηγορία αυτού. Λιμένες που εξυπηρετούν κατά κύριο λόγο τουριστικά σκάφη (κρουαζιερόπλοια, κόττερα κ.λπ.) φιλοξενούν ως επί το πλείστον εγκαταστάσεις που ανταποκρίνονται στις ανάγκες των τουριστών. Κτήρια εστίασης και διαμονής, χώροι αναμονής κ.α. συνθέτουν ένα τοπίο ευχάριστο για τον άνθρωπο το οποίο πολλές φορές μοιράζεται τα ίδια χαρακτηριστικά με το αστικό κέντρο που φιλοξενεί τον λιμένα, αφού αποτελεί και την είσοδο προς την πόλη. Αντίθετα, το περιβάλλον εντός βιομηχανικών/εμπορικών λιμένων ή λιμένων μικτής χρήσης με έμφαση ωστόσο στον δευτερογενή τομέα μπορεί να συγκριθεί με τοπίο βιομηχανικής περιοχής. Μεγάλες αποθήκες, βιομηχανικές κατασκευές, χώροι υποδοχής βαρειών οχημάτων και άλλα γνωρίσματα βιομηχανικών περιοχών αποτελούν την πλειοψηφία του κτηριακού αποθέματος το οποίο είναι σχεδιασμένο για να εξυπηρετεί με τον αποδοτικότερο δυνατό τρόπο τις - πολλές φορές - οχλούσες δραστηριότητες που φιλοξενεί. Ωστόσο, ένα λιμάνι δεν αποτελεί χώρο απομονωμένο από τον περιβάλλοντα αστικό ιστό κι έτσι η ταυτότητα του δομημένου λιμενικού τοπίου επηρεάζει σε μεγάλο βαθμό την γύρω του περιοχή αλλά και διαχέεται εντός αυτής. Το χωρικό αυτό φαινόμενο εξηγεί τον λόγο για τον οποίο στην πλειοψηφία των περιπτώσεων παρατηρείται η χωροθέτηση βιομηχανικού τύπου εγκαταστάσεων όχι μόνο μέσα αλλά και πλησίον του χώρου παρομοίου τύπου λιμανιών. Εγκαταστάσεις όπως εμπορικές αποθήκες, κέντρα logistics αλλά και ενεργειακές εγκαταστάσεις (κυρίως αποθήκες πετροχημικών ουσιών) συχνά ταυτίζονται με την ύπαρξη αυτού του είδους λιμανιού σε μια πόλη. Παρομοίως, περίξ των τουριστικών λιμανιών μπορεί κάποιος να συναντήσει ξενοδοχεία, εστιατόρια, κέντρα διασκέδασης κ.λπ.



Μια σημαντική διαφορά ωστόσο μεταξύ των διαφορετικών αυτών τύπων δομικής ταυτότητας αποτελούν τα κατάλοιπά τους. Ενώ είναι σπάνιο σε ένα επιβατικό/τουριστικό λιμάνι να συναντήσει κανείς εγκαταλελειμμένες εγκαταστάσεις, το ίδιο δεν μπορεί να ειπωθεί και για τα βιομηχανικής φύσης λιμάνια. Λόγω της μεταβαλλόμενης φύσης της εμπορευματικής αγοράς αλλά και των βιομηχανικών δραστηριοτήτων (λόγω τεχνολογικής αναβάθμισης μηχανημάτων, εισαγωγής νέων μεθόδων παραγωγής και μεταφοράς κ.λπ.) δημιουργείται συχνά η ανάγκη για μεταστέγαση των λιμενικών δραστηριοτήτων σε νέους καταλληλότερους χώρους, εγκαταλείποντας έτσι το προϋπάρχον κτηριακό απόθεμα και μετατρέποντας με την πάροδο του χρόνου περιοχές εντός αλλά και εκτός του χώρου του λιμανιού σε *brownfields*.

Ο όρος *brownfield* αποτελεί ένα σχετικά πρόσφατο ετυμολογικό προσδιορισμό του φαινομένου αυτού αφού πρωτοεισήχθηκε ως έννοια στις πολεοδομικού/χωροταξικού χαρακτήρα συζητήσεις κατά την δεκαετία του '90 για να περιγράψει περιοχές που περιλαμβάνουν εγκαταστάσεις οι οποίες έχουν πλέον εγκαταλειφθεί, φέροντας επιπτώσεις στον περιβάλλοντα χώρο αλλά και στην δημόσια υγεία. (Μεϊμάρογλου, 2009)

Σύμφωνα με ορισμό που δόθηκε στα πλαίσια του ευρωπαϊκού προγράμματος CABERNET<sup>3</sup>, ως *brownfields* θεωρούνται «περιοχές οι οποίες έχουν επηρεαστεί από πρότερη χρήση της γης, εγκαταλελειμμένες ή υποαπασχολούμενες, έχουν ή θεωρείται ότι έχουν προβλήματα μόλυνσης, χωροθετούνται κυρίως εντός αστικών περιοχών και χρήζουν κατάλληλης παρέμβασης έτσι ώστε να επιστρέψουν σε κατάσταση ωφέλιμης χρήσης» (CABERNET, 2014). Οι περιοχές αυτές αποτελούν ένα σημαντικό παράγοντα στην περιβαλλοντική υποβάθμιση του τοπίου βιομηχανικών λιμανιών και στην κατ' επέκταση στην υποβάθμιση του βιοτικού επιπέδου των αστικών τμημάτων που περιβάλλουν τον λιμενικό χώρο.

Αξίζει ωστόσο να σημειωθεί ότι ο προσδιορισμός των *brownfields* αλλά και η αναγνώρισή τους ως χωρικό πρόβλημα έδωσαν το έναυσμα για την θέσπιση αντισταθμιστικών μέτρων για την αντιμετώπιση του φαινομένου υπό την μορφή του στρατηγικού πολεοδομικού και χωροταξικού σχεδιασμού εγκαταλελειμμένων περιοχών, κάτι που ονομάζεται καθολικά ως *regeneration*<sup>4</sup>.

<sup>3</sup> CABERNET (Concerted Action on Brownfield and Economic Regeneration Network): Το πρόγραμμα αυτό αποτελεί ένα εξειδικευμένο ευρωπαϊκό δίκτυο που δημιουργήθηκε για την αντιμετώπιση προβλημάτων που πηγάζουν από την ύπαρξη πολλαπλών εμπλεκόμενων παραγόντων σε προσπάθειες ανάπλασης περιοχών που αποτελούν *brownfields*. Το πρόγραμμα στοχεύει στην ενίσχυση της αποκατάστασης περιοχών *brownfields*, στα πλαίσια της αειφόρου ανάπτυξης, μέσω της ανταλλαγής εμπειριών μεταξύ των κρατών-μελών της Ε.Ε., της παροχής νέων εργαλείων και στρατηγικών διαχείρισης αλλά και της δημιουργίας ενός πλαισίου για συντονισμένη έρευνα (CABERNET, 2014).

<sup>4</sup> Για τον όρο *regeneration* δεν υπάρχει ακριβής μετάφραση στα ελληνικά, ωστόσο μπορεί να παρομοιαστεί με τους όρους *ανάπλαση* και *αναγέννηση*. Ουσιαστικά, αποτελεί την επαν-ανάπτυξη μιας εγκαταλελειμμένης ή προβληματικής με σημάδια εγκατάλειψης αστικής περιοχής στο πλαίσιο της *αειφόρου (sustainable) ανάπτυξης* και με στόχο τη διασφάλιση της οικονομικής, κοινωνικής αλλά και περιβαλλοντικής βιωσιμότητάς της.

#### 2.1.1.4. Τοπία λιμανιών και θαλάσσιος χώρος

Μια σημαντική παράμετρος που συχνά παραλείπεται όταν αναφερόμαστε στις λιμενικές δραστηριότητες είναι ο χώρος διεκπεραίωσης των δραστηριοτήτων αυτών. Λανθασμένα, αρκετές φορές όταν μιλάμε για λιμενικά έργα εννοούμε έργα που λαμβάνουν χώρα στο χερσαίο τμήμα ενός λιμένα, ωστόσο παρόμοιας κλίμακας αλλά και σημαντικότητας είναι τα έργα και οι δραστηριότητες που λαμβάνουν χώρα στην ανοικτή θάλασσα και τα οποία εξυπηρετούν αλλά και εξυπηρετούνται από την λειτουργία του λιμένα. Οι κυρίως εξορυκτικής φύσεως δραστηριότητες αυτές αφορούν κατά κύριο λόγο την εξόρυξη πετρελαίου και φυσικού αερίου και τους αποδίδεται ο χαρακτηρισμός *offshore*. Παρομοίως, οι εγκαταστάσεις που φιλοξενούν τα έργα αυτά ονομάζονται πλατφόρμες *offshore* ή υπεράκτιες πλατφόρμες και σκοπό έχουν την γεώτρηση και εξόρυξη πετροχημικών προϊόντων απ' τον βυθό της ανοικτής θάλασσας. Οι πλατφόρμες αυτές αποτελούν μεγάλης κλίμακας μεταλλικές κατασκευές, οι οποίες ανάλογα με τις συνθήκες μπορεί να είναι πλωτές ή στερεωμένες στον βυθό της θάλασσας ή σε τεχνητά νησιά, και ενσωματώνουν στον σχεδιασμό τους εγκαταστάσεις για διαμονή προσωπικού, γεώτρηση, εξόρυξη, μερική επεξεργασία και προσωρινή αποθήκευση πετρελαίου και φυσικού αερίου έως ότου αυτά να μπορέσουν να μεταφερθούν με πλοία στην στεριά, όπου περνούν από επεξεργασία και διανέμονται προς πώληση ή αποθηκεύονται σε ανάλογες χερσαίες εγκαταστάσεις.

Παρόλα τα οικονομικά πλεονεκτήματα που μπορεί να επιφέρει η εξόρυξη πετρελαίου και φυσικού αερίου όχι μόνο σε τοπικό αλλά και σε εθνικό επίπεδο, οι δραστηριότητες των υπεράκτιων πλατφορμών εγκυμονούν μεγάλους οικολογικούς κινδύνους αφού το παραμικρό λάθος στον χειρισμό των εξειδικευμένων μηχανημάτων εξόρυξης μπορεί να επιφέρει την διαρροή εκατομμυρίων τόνων πετρελαίου και την καταστροφή μεγάλων εκτάσεων θαλάσσιας αλλά και παράκτιας ζώνης. Χαρακτηριστικό παράδειγμα ατυχήματος *offshore* πλατφόρμας αποτελεί περιστατικό στην πλατφόρμα «DEEPWATER HORIZON» της διεθνούς πετρελαϊκής εταιρείας BP (British Petroleum) στον Κόλπο του Μεξικού τον Απρίλιο του 2010 όπου έκρηξη και βύθιση πλατφόρμας της εταιρείας κόστισε την ζωή σε 11 άτομα και οδήγησε στην διαρροή 780,000 κυβικών μέτρων πετρελαίου στην θάλασσα με ανυπολόγιστες καταστροφικές συνέπειες για τα θαλάσσια και παράκτια οικοσυστήματα και κατ' επέκταση για την αλιευτική αλλά και τουριστική βιομηχανία της ευρύτερης περιοχής του Κόλπου. Η καταστροφή αποτελεί το μεγαλύτερο ναυτικό ατύχημα διαρροής πετρελαίου στην ιστορία της πετρελαϊκής βιομηχανίας ενώ η ζημιά ήταν τόσο μεγάλη που έγινε ορατή από διαστημικούς δορυφόρους. (Republic of the Marshall Islands Marine Administrator, 2011).

## 2.2. Διεθνή Παραδείγματα

Οι έννοιες «πόλη-λιμάνια», «brownfields» και «regeneration» αποτελούν χωρικά φαινόμενα τα οποία συχνά ταυτίζονται προσδίδοντας έτσι ένα πολύπλευρο χαρακτήρα στην αστική περιοχή η οποία φιλοξενεί ένα λιμάνι. Εν έτει 2014, ο ιδιαίτερος αυτός χαρακτήρας των πόλεων-λιμανιών συναντάται τόσο στις χώρες του Δυτικού Κόσμου όσο και στις αναπτυγμένες αλλά και

αναπτυσσόμενες χώρες της Άπω Ανατολής, των οποίων τα τοπία λιμανιών λόγω της έντασης του φαινομένου της παγκοσμιοποίησης που παρατηρείται τις τελευταίες δεκαετίες ως αποτέλεσμα της τεχνολογικής προόδου αλλά και του εκσυγχρονισμού των παγκόσμιων προτύπων παραγωγής, υπόκεινται σε συνεχείς αλλαγές έτσι ώστε να ικανοποιήσουν την συνεχώς μεταβαλλόμενη ζήτηση για τις υπηρεσίες τους. Οι αλλαγές αυτές αποτελούν προσεγγίσεις επηρεασμένες από την κουλτούρα της τοπικής κοινωνίας μέσα από το πρίσμα ωστόσο των απαιτήσεων της παγκόσμιας αγοράς. φφφ

Η έναρξη της πρακτικής του regeneration παράκτιων περιοχών και των λιμενικών τους χώρων που χρονολογείται στις αρχές του 1960 και μέχρι σήμερα χαρακτηρίζεται από 4 χρονολογικές φάσεις (Karachalis & Kyriazopoulos, 2006). Παρακάτω παρατίθενται παραδείγματα των πιο πάνω χωρικών φαινομένων που φανερώνουν στοιχεία της αλληλένδετης σχέσης τους κατά τις 4 αυτές φάσεις.

### Φάση I: 1960 - 1980

Κατά την περίοδο αυτή, οι παγκόσμιες αρχιτεκτονικές αλλά και αναπτυξιακές τάσεις της εποχής προωθούσαν την αναζωογόνηση της ιστορικής ταυτότητας των πόλεων-λιμανιών αλλά και της απόρριψης του υπάρχοντος μοντέλου αρχιτεκτονικής με τις πόλεις να επενδύουν στην ανάπτυξη των παραλιακών τους μετώπων (Karachalis & Kyriazopoulos, 2006). Χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτελεί η ανάπτυξη του Inner Harbor στην **Βαλτιμόρη** των Η.Π.Α.

Το παράδειγμα της Βαλτιμόρης αποτελεί ίσως την πιο επιτυχημένη περίπτωση μελέτης ανασχεδιασμού παραλιακής ζώνης μεταβιομηχανικής πόλης των Ηνωμένων Πολιτειών αλλά και παράδειγμα επιτυχημένης συνεργασίας μεταξύ της τοπικής κυβέρνησης και της επιχειρηματικής κοινότητας. Η πόλη αποτελούσε μεγάλης σημασίας λιμάνι από τα μέσα του 18<sup>ου</sup> αιώνα έως και τα πρώτα χρόνια του 20<sup>ου</sup> αιώνα όπου μια μεγάλη πυρκαγιά κατέστρεψε το εμπορικό κέντρο της πόλης και τις εγκαταστάσεις του λιμανιού, μένοντας στην ιστορία με το προσωνύμιο «The Great Baltimore Fire». Τα χρόνια που ακολούθησαν μέχρι και την δεκαετία του 1950 έφεραν μαζί τους ακόμη ένα μεγάλο πλήγμα για την Βαλτιμόρη, οικονομικής ωστόσο φύσεως. Το κραχ του 1930 σε συνδυασμό με την αποβιομηχανοποίηση μεγάλων πόλεων των Η.Π.Α αλλά και την μετέπειτα αδυναμία του λιμανιού να αντεπεξέλθει στην εισαγωγή των κιβωτίων container στο ναυτιλιακό εμπόριο μετά το τέλος του Β' Παγκοσμίου Πολέμου, μεταμόρφωσαν την πόλη σε μια σκιά του παλαιού εαυτού της. Η πόλη αντιμετώπιζε πλέον σημαντικά προβλήματα υπερπληθυσμού και οικονομικής υποβάθμισης, τα οποία αντανάκλαζαν και στο δομημένο της περιβάλλον. Εγκαταλελειμμένες αποθήκες, προβλήτες και έρημοι δρόμοι κοσμούσαν πλέον το εμπορικό κέντρο της πόλης, το οποίο περιβαλλόταν από οικιστικές περιοχές μεγάλης πυκνότητας οι οποίες παρομοίως μοιράζονταν τα προβλήματα του κέντρου και παραλιακού μετώπου (Kostopoulou, 2013).



Εικόνα 2.2./1: Inner Harbor, Βαλτιμόρη, 1948.



(Πηγή: <http://darkroom.baltimoresun.com/2012/11/robert-kniese-a-life-devoted-to-baltimore-and-photography/#1>)

Μέχρι την αρχή της δεκαετίας του 1960 ωστόσο, είχε γίνει πλέον φανερό στους κυβερνώντες της τοπικής αυτοδιοίκησης ότι η αστική αναγέννηση του λιμανιού και παραλιακού μετώπου της πόλης έπρεπε να γίνει η προτεραιότητα της αναπτυξιακής πολιτικής τους, έργο το οποίο θα αποτελούσε και την βάση της οικονομικής ανάπτυξης της ευρύτερης μητροπολιτικής περιοχής στην οποία στόχευαν. Έτσι, προσέγγισαν την επιχειρηματική κοινότητα της πόλης για την δημιουργία ενός master plan που θα είχε ως στόχο τον ανασχεδιασμό και ανοικοδόμηση της πληγείσας περιοχής, βασισμένη σε ιδιωτικά κεφάλαια. Η ανάπλαση βασίστηκε σε 4 άξονες:

1. Την ανακατασκευή του αστικού κέντρου της πόλης.
2. Την κατασκευή γραφειακών εγκαταστάσεων στο παραλιακό μέτωπο.
3. Την ανέγερση οικιστικών συγκροτημάτων στην δυτική και ανατολική πλευρά του λιμανιού.
4. Την ανάπτυξη δημόσιων αστικών χώρων για πολιτιστικές εκδηλώσεις και ψυχαγωγία του κοινού.

Για την επίτευξη των στόχων αυτών κατασκευάστηκαν 200,000 m<sup>2</sup> γραφειακών χώρων, 40,000 m<sup>2</sup> εγκαταστάσεων για εμπορικά καταστήματα, ξενοδοχεία και θέατρα ενώ ανεγέρθηκαν οικιστικά συγκροτήματα 300 διαμερισμάτων. Παράλληλα, αφότου έγιναν προσπάθειες για

επανάκτηση της γης από το δημόσιο, η οποία βρισκόταν κάτω από ιδιωτικό ιδιοκτησιακό καθεστώς, κατασκευάστηκαν δημόσιες προβλήτες αλλά και δίκτυο πεζοδρόμων πέριξ του λιμανιού το οποίο ένωνε όλους τους νέους δημόσιους χώρους της ανάπλασης (Kostoroulou, 2013).

Εικόνα 2.2./2: Inner City, Βαλτιμόρη, 2014.



(Πηγή: <http://www.wrtdesign.com/files/large/663>)

Ο ανασχεδιασμός του Inner Harbor έδωσε ένεση ζωής στην Βαλτιμόρη η οποία είδε το παραλιακό της μέτωπο να λαμβάνει και πάλι ενεργό ρόλο στην στήριξη της οικονομίας της πόλης. Πέρα απ' τα άμεσα οικονομικά και κοινωνικά πλεονεκτήματα της αναζωογόνησης της πόλης, με τις νέες προσθήκες στο αστικό κέντρο έγινε δυνατή η προώθηση του χώρου για διεξαγωγή διαφόρων φεστιβάλ αλλά και άλλων πολιτιστικών εκδηλώσεων τα οποία επέφεραν επιπλέον έσοδα στα δημοτικά ταμεία με την προσέλκυση μεγάλου αριθμού τουριστών. Η επιτυχία αυτή του regeneration της Βαλτιμόρης σηματοδότησε μια νέα εποχή για τις πόλεις-λιμάνια με παρόμοια φαινόμενα εγκατάλειψης ανά τον κόσμο, οι οποίες πλέον είχαν ένα παράδειγμα-οδηγό στην προσπάθεια αντιμετώπισης των δικών τους προβλημάτων.

❖ Φάση 2: 1980-1990

Το μοντέλο της Βαλτιμόρης λειτούργησε ως διεθνές πρότυπο αστικής ανάπλασης παραλιακών περιοχών κατά την δεκαετία του '80 και εφαρμόστηκε τόσο σε άλλες πόλεις των Η.Π.Α. όσο και σε πόλεις της Ωκεανίας (Σύδνεϋ, Αυστραλία – Darling Harbor), Αφρικής (Cape Town, Ν. Αφρική) και Ευρώπης (Λονδίνο – Docklands, Βαρκελώνη – Port Vell) με κάποιες σημαντικές ωστόσο διαφορές. Κατά την περίοδο αυτή προσδιορίζεται η έννοια της «waterfront» ανάπτυξης και με γνώμονα την εναρμόνιση του αστικού με το φυσικό περιβάλλον και υπερισχύει η τάση επέμβασης σ' όλο το όριο της προβληματικής παραλιακής ζώνης (Αλεξιάδη & Πρατικάκη, 2012). Τα πλέον χαρακτηριστικά παραδείγματα ωστόσο αποτελούν αυτά του Λονδίνου και της Βαρκελώνης, περιπτώσεις οι οποίες έδωσαν το έναυσμα για την χρήση πρακτικών regeneration σε μια πολυετή προσπάθεια «αναγέννησης» των λιμανιών της Ευρώπης, ενισχύοντας την θέση της ηπείρου στον παγκόσμιο ναυτιλιακό χάρτη.

London Docklands

Τα Docklands καταλαμβάνουν έκταση περίπου 21 km<sup>2</sup> στην περιοχή Isle of Dogs, η οποία βρίσκεται μεταξύ του ανατολικού και νοτιοανατολικού Λονδίνου. Η περιοχή αποτελούσε μέρος του Λιμανιού του Λονδίνου, που κάποτε θεωρείτο ως το μεγαλύτερο λιμάνι στον κόσμο, και το οποίο μέχρι και το τέλος της δεκαετίας του '50 έχασε την αίγλη του και άρχισε να παρουσιάζει σημάδια παρακμής. Ο λόγος, παρομοίως με το λιμάνι της Βαλτιμόρης, ήταν η εισαγωγή των φορτίων container στη βιομηχανία ναυτιλιακού εμπορίου, για τα οποία το Λιμάνι του Λονδίνου υστερούσε σε υποδομές. Οι αλλαγές που επέφερε ο νέος αυτός τρόπος μεταφοράς εμπορευμάτων δεν αφορούσαν μόνο τα φορτία αλλά και τα ίδια τα πλοία που τα μετέφεραν αφού η βιομηχανία στράφηκε στην κατασκευή μεγαλύτερου μεγέθους πλοίων, κατάλληλων για τα μεγιστοποίηση των κερδών που επέφερε η ριζοσπαστική αυτή αλλαγή στο ναυτιλιακό εμπόριο. Αυτό αποτέλεσε ακόμη ένα σημαντικό πρόβλημα για το Λιμάνι του Λονδίνου και συγκεκριμένα για την περιοχή των Docklands αφού τα νέα αυτά πλοία δύσκολα μπορούσαν να πλοηγηθούν εντός των ρηχών νερών του Τάμεση στην συγκεκριμένη περιοχή κι έτσι για την εξυπηρέτηση των εμπορευματικών πλοίων προτιμήθηκαν περιοχές με καταλληλότερες υποδομές, αφήνοντας έτσι την περιοχή του Isle of Dogs να υποπέσει σε οικονομική και κατ' επέκταση κοινωνική παρακμή.

Μέχρι τις αρχές της δεκαετίας του 1980 η περιοχή εμφάνιζε έντονα σημάδια εγκατάλειψης, μεγάλα ποσοστά ανεργίας, φαινόμενα μείωσης του τοπικού πληθυσμού, ελλειπείς συγκοινωνιακές υποδομές, χαμηλά ποσοστά εμπορικής κατανάλωσης ενώ οι οικιστικές περιοχές γύρω απ' το λιμάνι χαρακτηρίζονταν από ασυνήθιστα μεγάλες αστικές πυκνότητες, μεγάλους συντελεστές δόμησης και απουσία δημοσίων και κοινόχρηστων χώρων. Για την αντιμετώπιση των προβλημάτων αυτών η τοπική αυτοδιοίκηση έπρεπε αρχικά να ξεπεράσει το θέμα του ιδιοκτησιακού καθεστώτος αφού η περιοχή άνηκε κατά κύριο λόγο σε μεγάλο αριθμό ιδιωτών. Για τον σκοπό αυτό δημιουργήθηκε ο οργανισμός LDDC (London Docklands Development



Corporation) στον οποίο ανατέθηκε και η ευθύνη για τον ανασχεδιασμό, ανάπλαση και διαχείριση της περιοχής (LDDC History Pages, 2009).

Εικόνα 2.2./3: Canary Wharf, London Docklands, 1970.



(Πηγή: <http://www.photoarchivenews.com/wp-content/uploads/2012/04/CanaryWharf-1970skyscanonPAN.jpg>)

Η διαδικασία του ανασχεδιασμού περιλάμβανε την μετατροπή των Docklands σε κέντρο εμπορίου, κατοικίας αλλά και μη οχλούσας βιομηχανίας. Η ανάπλαση της περιοχής περιλάμβανε την κατασκευή 22.000 νέων κατοικιών ενώ ταυτοχρόνως αρκετές παλιές αποθήκες μετατράπηκαν σε οικιστικά συγκροτήματα, μεγάλης κλίμακας εμπορικών κέντρων, εγκαταστάσεων για την στέγαση εστιατορίων και κέντρων αναψυχής, αθλητικών κέντρων, δικτύων πεζοδρόμων και ποδηλατοδρόμων με πρόσβαση στο παρόχθιο μέτωπο του Τάμεση, γεφυρών για πεζούς, πράσινων δημόσιων και κοινόχρηστων χώρων κ.λπ. Ωστόσο, την σημαντικότερη ίσως προσθήκη για την περιοχή αποτέλεσε η θέσπιση επιχειρηματικής ζώνης εντός της περιοχής ανάπλασης παρέχοντας φορολογικά κίνητρα και άλλες διευκολύνσεις σε επιχειρήσεις με στόχο την καθιέρωση των Docklands ως δυναμικό επιχειρηματικό πόλο, αντίστοιχο με εκείνον του κεντρικού Λονδίνου. Η ενέργεια αυτή επέφερε θετικά αποτελέσματα αφού οδήγησε σε ιδιωτικές επενδύσεις ύψους 7,7 δις. στερλινών, σε μείωση της ανεργίας στην περιοχή από 14% σε 7,4% και στον διπλασιασμό του αριθμού των ιδιωτικών επιχειρήσεων. Η οικονομική αυτή ανάπτυξη της περιοχής εξαρτήθηκε σε μεγάλο βαθμό και στην κατασκευή νέων αλλά και στην βελτίωση των υπαρχουσών μεταφορικών

υποδομών<sup>5</sup>, έργα τα οποία αύξησαν την προσβασιμότητα της περιοχής και έκαναν εφικτή την προσέλευση εκατοντάδων χιλιάδων (αν όχι εκατομμυρίων) εργαζομένων αλλά και τουριστών καθημερινώς. Σήμερα η περιοχή των Docklands αποτελεί ίσως τον σημαντικότερο αλλά και δυναμικότερο πόλο επιχειρηματικής δραστηριότητας του Λονδίνου, στον οποίο η στέγαση των γραφείων εταιριών-κόλοσσών των Μ.Μ.Ε. (π.χ. «The Guardian») αλλά και η κατασκευή κτηρίων-οροσήμων σχεδιασμένων από διάσημους αρχιτέκτονες προσδίδει κύρος εφάμιλλο αντίστοιχων περιοχών σε άλλα διεθνούς σημασίας μητροπολιτικά κέντρα όπως η Νέα Υόρκη (Upper East Side, Manhattan) και το Χονγκ Κονγκ (GeoBytesGCSE, 2007).

Εικόνα: 2.2./4: Canary Wharf, London Docklands, 2014.



(Πηγή: <http://d.ibtimes.co.uk/en/full/1358772/canary-wharf-daylight.jpg?w=500&h=334&l=50&t=40>)

Παρόλη την φαινομενική επιτυχία της προσπάθειας για regeneration της περιοχής, οι πρακτικές που ακολουθήθηκαν και κατ' επέκταση τα αποτελέσματα που επέφεραν, αποτέλεσαν αντικείμενο αντίδρασης και κριτικής από την τοπική κοινωνία αφού παρατηρήθηκαν έντονα φαινόμενα εξευγενισμού λόγω της ραγδαίας αύξησης των τιμών της γης. Ενώ ο πληθυσμός του Isle of Dogs σχεδόν διπλασιάστηκε, το τοπικός πληθυσμός της περιοχής (αυτός που προϋπήρχε της

<sup>5</sup> Για την αύξηση του βαθμού προσβασιμότητας στην περιοχή κατασκευάστηκαν υποδομές σιδηροδρομικών μεταφορών (Docklands Light Railway) συνδέοντας την περιοχή των Docklands με το κέντρο του Λονδίνου μέσω καθημερινών δρομολογίων, οδικών μεταφορών συνδέοντας την περιοχή με τον αυτοκινητόδρομο M11 αλλά και αεροπορικών μεταφορών με την ανέγερση του αερολιμένα London City Airport ο οποίος εξυπηρετεί περισσότερους από 500.000 επιβάτες ετησίως (Inner Cities: Case Study – Regeneration of the Docklands, 2007).

ανάπλασης) που αποτελείτο από κοινωνικά στρώματα της λαϊκής κυρίως τάξης, στην πλειοψηφία τους λιμενεργάτες, εκδιώχθηκε έμμεσα και αντικαταστάθηκε με πληθυσμό υψηλότερων κοινωνικών στρωμάτων. Λόγω του φαινομένου αυτού, ο LDDC κατηγορήθηκε για συνειδητή εύνοια των υψηλών κοινωνικών στρωμάτων εις βάρος των χαμηλών (GeoBytesGCSE, 2007).

### Βαρκελώνη – Port Vell

Η Βαρκελώνη, παρομοίως με το Λονδίνο και την Βαλτιμόρη, αποτελεί μια πόλη η οποία παρόλο τον μητροπολιτικό της χαρακτήρα, λόγω οικονομικών δυσκολιών έφθασε μέχρι το μέσο της δεκαετίας του '80 να παρουσιάζει ανησυχητικά ποσοστά ανεργίας, φτώχειας αλλά και έντονα φαινόμενα αστικής εγκατάλειψης. Ιδιαίτερα η περιοχή του παλιού λιμανιού, η οποία σήμερα ονομάζεται Port Vell, παρόλο που συνορεύει με την σημαντικότερη εμπορική και τουριστική αρτηρία της πόλης, την διάσημη La Rambla, αποτελείτο από κακόφημες γειτονιές, οι οποίες στέγαζαν κατά κύριο λόγο πολίτες χαμηλών κοινωνικών στρωμάτων, και εγκαταλελειμμένες αποθήκες/χώρους που συσχετιζόνταν με το λιμάνι. Ωστόσο, όταν η πόλη ανέλαβε να φιλοξενήσει τους Ολυμπιακούς Αγώνες του 1992, έγινε αισθητή η ανάγκη για αναγέννηση του άλλοτε δυναμικού παραλιακού της μετώπου.

Οι Ολυμπιακοί αποτέλεσαν θείο δώρο για την περιοχή του Port Vell αφού η παγκόσμια προβολή που θα λάμβανε η περιοχή σε συνδυασμό με το κύρος που προσδίδει μία τόσο σημαντική αθλητική διοργάνωση υπήρξαν η αιτία για την δέσμευση κρατικών κονδυλίων αλλά και επενδύσεων ιδιωτικών συμφερόντων, τα οποία ουδέποτε αγνοούσαν τα συγκριτικά πλεονεκτήματα της φυσικής της θέσης, για την ανάπτυξή της. Η αρχή έγινε το 1987 με την δημιουργία ενός αναπτυξιακού master plan το οποίο στήριζε την μελλοντική ανάπτυξη της περιοχής στην ανάδειξη των πολιτιστικών της χαρακτηριστικών σε συνδυασμό με τον ανασχεδιασμό του παλιού λιμανιού αλλά και του χώρου που τον περιβάλλει, προνοώντας μάλιστα για την διασύνδεση του χώρου με την ιστορική La Rambla διασφαλίζοντας έτσι και την ουσιαστική σύνδεση του λιμανιού με τον αστικό ιστό.

Ο ανασχεδιασμός της περιοχής περιλάμβανε την ανακατασκευή του λιμανιού, στο οποίο σήμερα χωροθετούνται ένα μεγάλο εμπορικό κέντρο, aquarium, κινηματογράφο τεχνολογίας IMAX αλλά και χώροι που φιλοξενούν 200 περίπου επιχειρήσεις (Αλεξιάδη & Πρατικάκη, 2012). Ταυτόχρονα το νέο master plan προνοούσε για την κατασκευή αλλά και βελτίωση των υπαρχόντων δημόσιων και κοινόχρηστων χώρων τόσο εντός του χώρου του λιμανιού όσο και εκτός του, την αναδιαμόρφωση της οδικής αρτηρίας που χωρίζει τον χώρο του λιμανιού από τον αστικό ιστό έτσι ώστε να διασφαλιστεί η ανεμπόδιστη διέλευση των πεζών προς το παραλιακό μέτωπο αλλά και την κατασκευή τεχνητού προβλήτα για τους πεζούς. Ο προβλήτας αυτός αποτελεί το σύμβολο της νέας ανάπτυξης της περιοχής αφού με την ονομασία του σε «Rambla Del Mar» ενισχύει την πεποίθηση ότι αποτελεί την συνέχεια της La Rambla στο παραλιακό μέτωπο της πόλης (Urban Waterfront, 2011).



Εικόνα 2.2/5: Port Vell, 2014



(Πηγή: [http://www.portvellbcn.com/rcs\\_prod/FAV20090623-PortVell\\_Sencer\\_Bocana.jpg](http://www.portvellbcn.com/rcs_prod/FAV20090623-PortVell_Sencer_Bocana.jpg))

Εικόνα 2.2./6: Rambla Del Mar, 2014.



(Πηγή: [http://cptobarca.files.wordpress.com/2014/04/3616370786\\_4547017bc21.jpg](http://cptobarca.files.wordpress.com/2014/04/3616370786_4547017bc21.jpg))

Παράλληλα, με την ανάπτυξη του Port Vell, οι αρμόδιες αρχές της πόλης θέλοντας να αποφύγουν το πρότυπο του εποχιακού τουρισμού εκμεταλλεύτηκαν την πλούσια ιστορική κληρονομιά της Βαρκελώνης και επένδυσαν σε έργα που έχουν ως σκοπό την ανάδειξη των ιστορικών και πολιτιστικών μνημείων της πόλης αλλά και την προσέλκυση μορφών εναλλακτικού τουρισμού τόσο στο εσωτερικό της όσο και σε άλλα τμήματα του παραλιακού της μετώπου πέραν του Port Vell. Χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτελεί ο ανασχεδιασμός της περιοχής Poblenou στο νότιο άκρο της ακτογραμμής της πόλης, η οποία σήμερα φιλοξενεί το Διεθνές Συνεδριακό Κέντρο της Βαρκελώνης. Σύμφωνα με στοιχεία που παραθέτει η επίσημη ιστοσελίδα του διεθνούς συνεδριακού κέντρου ([www.ccib.es](http://www.ccib.es)), το Δ.Σ.Κ.Β. θεωρείται το μεγαλύτερο συνεδριακό κέντρο της Μεσογείου με χωρητικότητα 15.000 ατόμων και δυνατότητες εξυπηρέτησης πολλαπλών συνεδρίων ταυτόχρονα. Με τον τρόπο αυτό η τοπική αυτοδιοίκηση, εκμεταλλευόμενη της εγγύτητας της περιοχής με τον Διεθνή Αερολιμένα Βαρκελώνης «El Prat», την ύπαρξη εγκαταστάσεων του διεθνούς φήμης Πανεπιστημίου της Καταλονίας εντός της Βαρκελώνης αλλά και τον πολιτιστικό πλούτο που προσφέρει η πόλη, καθιέρωσε την πόλη ως σημαντικό πόλο συνεδριακού τουρισμού της Νοτίου Ευρώπης.

Σήμερα, η πόλη διατηρεί το κύρος ενός εκ των δημοφιλέστερων τουριστικών προορισμών της Μεσογείου, κύρος το οποίο αποκόμισε μετά και την επιτυχημένη διεξαγωγή των Ολυμπιακών Αγώνων του 1992, και το αναγεννημένο παραλιακό της μέτωπο αποτελεί βασικό παράγοντα για την διατήρηση του στάτους αυτού, ενώ γίνονται προσπάθειες περαιτέρω ενίσχυσής του με την καθιέρωση του Port Vell ως το δυναμικότερο αγκυροβόλιο σκαφών αναψυχής στην Μεσόγειο Θάλασσα.

### ❖ Φάση 3: 1990-2000

Η δεκαετία του '90 φέρνει στο προσκήνιο της ανάπτυξης των παράλιων περιοχών σε πόλεις-λιμάνια έννοιες όπως «πολιτιστική πόλη»<sup>6</sup> ενώ ο στρατηγικός ανασχεδιασμός των πόλεων αυτών βασίζεται πλέον στην εκμετάλλευση και ανάδειξη των πολιτιστικών στοιχείων των αστικών περιοχών, στον περιβαλλοντικό σχεδιασμό αλλά και την βιωσιμότητα των πόλεων. Η νέα αυτή τάση χωροταξικού σχεδιασμού έρχεται ως συνέχεια της πρακτικής που εφαρμόστηκε σε περιπτώσεις όπως η Βαρκελώνη, προσθέτοντας ωστόσο στοιχεία περιβαλλοντικής συνείδησης. Παραδείγματα της νέας αυτής αντίληψης σχεδιασμού αποτελούν αναπλάσεις σε διάφορες ευρωπαϊκές πόλεις όπως το Κάρντιφ, το Λίβερπουλ, το Μπερμινγκχαμ και το Μάντσεστερ στο Ηνωμένο Βασίλειο, το Άμστερνταμ και το Ρότερνταμ στην Ολλανδία κ.λπ. ωστόσο αντιπροσωπευτικότερο ίσως παράδειγμα αποτελεί αυτό του **Ρότερνταμ**.

Το λιμάνι του Ρότερνταμ ανέκαθεν αποτελούσε το δυναμικότερο βιομηχανικό λιμάνι της Ολλανδίας αλλά και ένα εκ των σημαντικότερων της Βορείου Ευρώπης. Ο λόγος γι' αυτό είναι η

<sup>6</sup> Πολιτιστικές πόλεις χαρακτηρίζονται αυτές οι οποίες παρουσιάζουν ένα σημαντικό αριθμό μνημείων πολιτιστικής κληρονομιάς και των οποίων η οικονομική τους ανάπτυξη βασίζεται σε μεγάλο βαθμό στην ανάδειξη των μνημείων αυτών. Χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτελεί η Βαρκελώνη.



στρατηγική του θέση στο δέλτα των ποταμών Rhine και Maas, η οποία προσφέρει ταυτόχρονα πρόσβαση στην Βόρεια Θάλασσα, καθιστώντας έτσι την πόλη ως πύλη της Β. Ευρώπης, αλλά και πρόσβαση προς την Ηπειρωτική Ευρώπη αφού ο λιμένας αλλά και η πόλη του Ρότερνταμ είναι χτισμένα στις παρόχθιες περιοχές του ποταμού Nieuwe Maas (New Maas), του οποίου οι παραπόταμοι αλλά και οι διασυνδέσεις με άλλους ποταμούς επιτρέπουν την πρόσβαση σε πλοία φτάνοντας μέχρι και τις χώρες της Κεντρικής Ευρώπης. Οι αρχές του Ρότερνταμ εκμεταλλεύτηκαν τα φυσικά αυτά συγκριτικά πλεονεκτήματα της περιοχής και κατασκεύασαν ένα μεταφορικό δίκτυο το οποίο διασφαλίζει την σύνδεση της πόλης με άλλα μεγάλα αστικά κέντρα οδικώς, σιδηροδρομικώς αλλά και με θαλάσσιες μεταφορές. Ωστόσο, ένα μεγάλο ποσοστό της εδαφικής επιφάνειας της πόλης μαζί με τις υποδομές αυτές επλήγησαν από τους βομβαρδισμούς της Λουτφάβε κατά τον Β' Παγκόσμιο Πόλεμο, αφήνοντας την πόλη κατεστραμμένη και το λιμάνι νεκρό.

Μετά και την δεκαετία του '50 ξεκίνησαν οι προσπάθειες ανοικοδόμησης του Ρότερνταμ που διήρκησαν αρκετές δεκαετίες και οι οποίες αδυνατούσαν να «σβήσουν» τα σημάδια του πολέμου αποτελεσματικά. Κατά την δεκαετία του '80 ωστόσο, οι τοπικές αρχές υιοθέτησαν μια πιο ενεργή αναπτυξιακή πολιτική και έτσι παρατηρήθηκε η ανέγερση των πρώτων μεγάλων αστικών συγκροτημάτων με χαρακτηριστικό την μικτή χρήση της γης, αφού χώροι εργασίας συνόρευαν πλέον με χώρους κατοικίας και αναψυχής. Η τάση αυτή συνεχίστηκε καθ' όλη την δεκαετία του '80 και κορυφώνεται κατά την δεκαετία του '90 με την διάσημη και εντατική ανάπτυξη της περιοχής Kor Van Zuid.

Η περιοχή Kor Van Zuid αποτελεί μια χερσόνησο στην νότια όχθη του ποταμού Nieuwe Maas η οποία μέχρι και την δεκαετία του 1960 συνιστούσε μέρος του λιμανιού του Ρότερνταμ, όπου και εγκαταλείφθηκε όταν το λιμάνι μετεγκαταστάθηκε σε άλλη περιοχή του ποταμού. Κατά τις επόμενες δύο δεκαετίες η περιοχή μετατράπηκε σε brownfield και λόγω της κακής σύνδεσης της με το κέντρο της πόλης απομονώθηκε πλήρως. Το τέλος της δεκαετίας του '80 ωστόσο βρίσκει στην θέση Διευθυντή Πολεοδομίας της πόλης τον Riek Bakker, ένα άνθρωπο με όραμα ο οποίος συνειδητοποιώντας την ανάγκη για αναζωογόνηση της περιοχής, ανάθεσε στις πολεοδομικές αρχές την δημιουργία ενός στρατηγικού master plan για την ανάπτυξη της πρώην εγκαταλελειμμένης παρόχθιας περιοχής (Cadell, Falk & King, 2008).

Από το 1993, χρονιά έναρξης των εργασιών που προτείνει το στρατηγικό σχέδιο, μέχρι και σήμερα η περιοχή του Kor Van Zuid έχει μετατραπεί από ένα παρηκμασμένο αστικό brownfield σε μια περιοχή με εντυπωσιακά κτήρια (σχεδιασμένα από διάσημους αρχιτέκτονες) και αποτελεί πλέον περιοχή ορόσημο για την πόλη. Τα σχέδια ανάπτυξης της περιοχής περιλάμβαναν την μετατροπή πρώην χώρου λιμενικών εγκαταστάσεων έκτασης 60,000 m<sup>2</sup> σε γη μικτής χρήσης η οποία απαρτίζεται από 5,500 νέες κατοικίες, γραφειακές εγκαταστάσεις, ξενοδοχεία, χώρους εμπορίου αλλά και αναψυχής (Αλεξιάδη & Πρατικάκη, 2012). Παράλληλα, με την κατασκευή υποδομών όπως η γέφυρα Erasmus και οι νέοι σταθμοί μετρό και τραμ, διασφαλίστηκε η σύνδεση της περιοχής με το κέντρο του Ρότερνταμ αλλά και τον υπόλοιπο αστικό ιστό, κάτι που αποτέλεσε ουσιαστικό παράγοντα για την επιτυχία που γνώρισε η περιοχή τα μετέπειτα χρόνια. Σήμερα, και

ενώ η εφαρμογή των δράσεων του master plan δεν έχει ακόμη ολοκληρωθεί, η περιοχή θεωρείται ως ο σημαντικότερος επιχειρηματικός και τουριστικός πόλος του Ρότερνταμ και αποτελεί κομμάτι της ταυτότητας της πόλης. Τα σημάδια της πρότερης χρήσης του λιμανιού έχουν πλέον εξαφανιστεί και η περιοχή δικαίως αποκαλείται από πολλούς ως το «Manhattan on the Maas».

Εικόνα 2.2./7: Kop Van Zuid, Rotterdam, 2014.



(Πηγή: <http://www.perfecthousing.com/filerep/images/Kop%20van%20Zuid%20rotterdam.jpg>)

#### ❖ Φάση 4: 2000 - Σήμερα

Η περίοδος από το 2000 η οποία συνεχίζεται μέχρι και σήμερα αποτελεί και την τελευταία γενιά regeneration πόλεων-λιμανιών. Τα χαρακτηριστικά γνωρίσματα του χωροταξικού σχεδιασμού της περιόδου αυτής δεν διαφέρουν σημαντικά απ' αυτά της προηγούμενης, ωστόσο εξελικτικό παράγοντα πλέον αποτελεί αυτό που αποκαλούμε ως «κοινωνία της γνώσης» (Karachalis & Kyriazopoulos, 2006). Το αποτέλεσμα της ένταξης μας σε μια περίοδο όπου μέσω της τεχνολογίας οι κοινωνικές και οικονομικές δομές οργανώνονται γύρω απ' την πληροφορία, αντικατοπτρίζεται στον χωρικό σχεδιασμό με την εισαγωγή του στοιχείου της καινοτομίας. Παραδείγματα του νέου αυτού είδους regeneration αποτελούν οι αναπλάσεις παραλιακών μετώπων στο Άμστερνταμ, την Γένοβα αλλά και το *Αμβούργο*, μια ανάπλαση που θεωρείται απ' τις φιλόδοξες στην σύγχρονη ιστορία.

Το Αμβούργο αποτελεί ακόμη ένα παράδειγμα πόλης της οποίας το λιμάνι μη μπορώντας να συμβιβαστεί με τις αλλαγές που έφερε η εισαγωγή των κιβωτίων container στην ναυτιλιακή βιομηχανία, παρήκμασε και εγκαταλείφθηκε. Η πόλη εδώ και αιώνες θεωρείτο ως ένας σημαντικός βιομηχανικός κόμβος της Β. Ευρώπης αφού η γεωγραφική της θέση προσφέρει στρατηγικά πλεονεκτήματα όπως πρόσβαση προς την Βόρεια Θάλασσα μέσω του ποταμού Elbe αλλά και μικρή απόσταση από μεγάλα αστικά κέντρα (Ανόβερο, Βερολίνο) και γειτονικές χώρες (Δανία, Ολλανδία, Πολωνία). Παρόλα αυτά, η δεκαετία του '50 έφερε αρνητικές εξελίξεις για το λιμάνι της πόλης, όπου η αλλαγή των δεδομένων στο ναυτιλιακό εμπόριο με την χρήση μεγαλύτερου μεγέθους πλοίων έφερε την παρακμή του λιμανιού λόγω του ότι τα μεγάλα αυτά σκάφη δεν μπορούσαν να πλεύσουν μέσα από τα στενά κανάλια του ποταμού Elbe. Το λιμάνι ωστόσο αντιμετώπιζε ακόμη ένα πιο σοβαρό ίσως πρόβλημα που επηρέαζε άμεσα την δυναμική του ως ένα απ' τα μεγαλύτερα λιμάνια της Β. Ευρώπης και αυτό ήταν η διάσπαση της Γερμανίας αλλά και της Ευρώπης με την δημιουργία της Σοβιετικής Ένωσης. Το Αμβούργο έχασε έτσι το στάτους του και αποτελούσε πλέον μια αποδυναμωμένη πόλη κοντά στα σύνορα της Ανατολικής Γερμανίας με ένα εγκαταλελειμμένο λιμάνι το οποίο ο χρόνος μετέτρεψε σε ένα τεράστιας έκτασης brownfield στο κέντρο της πόλης.

Η δεκαετία του '90 όμως έφερε εξελίξεις αφού με την κατάρρευση του καθεστώτος της Σοβιετικής Ένωσης και κατ' επέκταση, των χωρών της σχεδιασμένης οικονομίας στην ανατολική Ευρώπη, η πόλη του Αμβούργου είχε την ευκαιρία να εδραιωθεί ξανά ως κύριος κόμβος βιομηχανικών και επιχειρηματικών δραστηριοτήτων των βορείων περιοχών της Ευρώπης. Εντούτοις, οι τοπικές αρχές είχαν ακόμη μεγαλύτερα σχέδια για την πόλη κι έτσι μέχρι το τέλος του 1997 μέσα από μια μακρά διαδικασία κατάφεραν να αποκτήσουν στην ιδιοκτησία τους τον χώρο του παλιού λιμανιού, ο οποίος μέχρι τις αρχές τις δεκαετίας βρισκόταν υπό ιδιωτική ιδιοκτησία. Αμέσως μετά ξεκίνησε η διαδικασία σύνταξης ενός master plan για την ανάπτυξη της περιοχής του παλιού λιμανιού η οποία μετονομάστηκε σε HafenCity (HafenCity Hamburg – The Master Plan, 2006).

Το master plan για την περιοχή του HafenCity, η οποία καταλαμβάνει έκταση 1.570.158 m<sup>2</sup>, προνοεί για την δημιουργία ενός μοντέρνου και καινοτόμου μικτής χρήσεως αστικού κέντρου με κτήρια που θα το καθιστούν ορόσημο οικονομικής, κοινωνικής και πολιτιστικής ανάπτυξης για την πόλη αλλά και για την χώρα ολόκληρη. Ο χωροταξικός σχεδιασμός της περιοχής στοχεύει παράλληλα και στην δημιουργία δημόσιων και ανοικτών χώρων αλλά και γενικότερα στην ανάδειξη του υδάτινου στοιχείου, δίνοντας έτσι μια διάσταση περιβαλλοντικής συνείδησης και βιωσιμότητας στην ανάπτυξη της περιοχής.

Η περιοχή με βάση τον νέο σχεδιασμό χωρίστηκε σε 10 τμήματα, στα οποία η θέσπιση μικτών χρήσεων γης αποσκοπεί στην συνεχή κινητικότητα εντός του νέου αστικού κέντρου δίνοντας ένα δυναμικό χαρακτήρα στην περιοχή. Ταυτόχρονα, για την επιτυχημένη εισαγωγή του στοιχείου της καινοτομίας στον σχεδιασμό των 10 αυτών τμημάτων αλλά και για την ενίσχυση της ελκυστικότητας της συνολικής περιοχής, οι τοπικές αρχές προκήρυξαν αρχιτεκτονικούς διαγωνισμούς για κάθε ένα απ' τα εμβληματικά κτήρια που σήμερα φιλοξενεί το HafenCity ενώ



τέθηκαν κάποιες βασικές προϋποθέσεις που οφείλουν να πληρούν όλες οι κατασκευές εντός της περιοχής, όπως η υιοθέτηση συγκεκριμένων αντιπλημμυρικών μέτρων ασφαλείας κ.λπ.

Εικόνα 2.2./8: HafenCity, Hamburg, 2014.



(Πηγή: <http://www.abendblatt.de/img/hamburg-mitte/crop121769317/2838721395-ci3x2l-w620/Luftbild-Luftaufnahme.jpg>)

Η μεγαλειώδης αυτή σειρά επεμβάσεων για την ανάπλαση της περιοχής, κόστους 10 δις. Ευρώ, πέρα απ' την κατασκευή των κτηρίων αυτών, είχε ως στόχο την δημιουργία 45.000 νέων θέσεων εργασίας και την κατασκευή 12,000 κατοικιών (A Stunning Revival For Hamburg's Old Port, 2011), κάτι το οποίο ωστόσο δεν έχει ακόμη επιτευχθεί λόγω του οικονομικού πλήγματος που υπέστη η τοπική οικονομία, απόρροια της σύγχρονης οικονομικής κρίσης που ζούμε. Ενώ το μέλλον του HafenCity μοιάζει ευόιωνο, μένει να δούμε αν όντως επιτευχθούν οι στόχοι της τοπικής αρχής για εδραίωση του ως ένα παγκόσμιας φήμης επιχειρηματικό πόλο.

### 2.3. Νομοθετικό πλαίσιο και ευρύτερη πολιτική της Ε.Ε.

Οι μητροπολιτικές περιοχές και τα αστικά κέντρα των χωρών-μελών της Ε.Ε. αποτελούν και την κινητήριου δύναμη για την οικονομική ανάπτυξη τους αφού υπολογίζεται ότι το 70% περίπου του πληθυσμού της Ε.Ε. ζει σε αστικές περιοχές όπου υπάρχουν περισσότερες ευκαιρίες απασχόλησης

τόσο για εξειδικευμένους όσο και για ανειδίκευτους εργάτες. Σύμφωνα με την Ευρωπαϊκή Επίτροπο Danuta Hubner<sup>7</sup>, το γεγονός αυτό φέρνει τις αστικές περιοχές στο προσκήνιο της συζήτησης για τα προβλήματα κοινωνικής συνοχής και περιβαλλοντικής βιωσιμότητας που αντιμετωπίζει η Ε.Ε., προβλήματα στα οποία πρέπει να βρεθεί η χρυσή τομή έτσι ώστε οι χώρες-μέλη της Ε.Ε. να μπορέσουν να αξιοποιήσουν στο μέγιστο τις οικονομικές δυνατότητες που προσφέρουν οι πόλεις τους (European Commission, Directorate-General for Regional Policy, 2009). Είναι αποδεκτό ότι για να γίνει αυτό εφικτό πρέπει να αποτελέσει προτεραιότητα για την Ευρωπαϊκή Κοινότητα η στήριξη αστικών περιοχών που αντιμετωπίζουν χωρικά και κοινωνικά προβλήματα και η ανάπτυξη τους με στόχο την ενίσχυση της ελκυστικότητας τους σε νέες επενδύσεις.

Η ανάπτυξη των αστικών αυτών περιοχών και γενικότερα η αντιμετώπιση των προβλημάτων που ταλανίζουν τις ευρωπαϊκές πόλεις, αποτελεί ζήτημα της Κοινοτικής Πολιτικής Συνοχής στο πλαίσιο της οποίας οι στρατηγικές για την αναχαίτιση των προβλημάτων αυτών μεταφράστηκαν σε λειτουργικά προγράμματα που έχουν ως στόχο την αειφόρο αστική ανάπτυξη. Τα προγράμματα αυτά χρησιμοποιούν καινοτόμες πρακτικές όπως ο δια-τομεακός συντονισμός δράσεων, οι ισχυρές οριζόντιες συνεργασίες, η αποκεντροποίηση των ευθυνών (σε μια οργανωτική δομή «από κάτω προς τα πάνω») και η συγκέντρωση χρηματοδοτήσεων για την ανάπτυξη επιλεγμένων περιοχών προτεραιότητας, για την διασφάλιση της αποτελεσματικότητας τους και κατ' επέκταση για την επίτευξη των στόχων της Πολιτικής Συνοχής. Στοιχεία για μερικά απ' τα σημαντικότερα αυτά προγράμματα παρατίθενται σε μελέτη της Ευρωπαϊκής Επιτροπής (European Commission, Directorate-General for Regional Policy, 2009) και αναλύονται πιο κάτω ως εξής:

#### ❖ *Urban Pilot Project*

Αρχικά, ως πρώτη προσέγγιση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας στο θέμα της αειφόρου αστικής ανάπτυξης, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή δημιούργησε το πρόγραμμα «Urban Pilot» με περίοδο λειτουργίας από το 1989 μέχρι και το 1999. Το πρόγραμμα στην πρώτη φάση είχε ως στόχο την ανταλλαγή τεχνογνωσίας, καινοτομίας και την ανάπτυξη νέων ευρωπαϊκών προτύπων όσον αφορά στις αστικές πολιτικές. Η εξέλιξη του προγράμματος βασίστηκε σε 4 άξονες:

1. Την οικονομική ανάπτυξη περιοχών με κοινωνικά προβλήματα.
2. Την διεκπεραίωση περιβαλλοντικών δράσεων συνδεδεμένων με οικονομικούς στόχους.
3. Την αναζωογόνηση ιστορικών αστικών κέντρων.
4. Την αξιοποίηση των τεχνολογικών προσόντων των αστικών κέντρων της Ε.Ε.

Το «Urban Pilot» χρηματοδοτήθηκε από το πρόγραμμα RECITE I<sup>8</sup> και αποτέλεσε τον οδηγό για την μετέπειτα εξέλιξη των πολιτικών αστικής ανάπτυξης.

<sup>7</sup> Μέλος της Ευρωπαϊκής Κομισιόν, Επίτροπος της Γενικής Διεύθυνσης για την Περιφερειακή Πολιτική της Ε.Ε.

<sup>8</sup> «RECITE : Regions and Cities for Europe» αποτέλεσε πρόγραμμα της κοινοτικής πρωτοβουλίας INTERREG I που είχε ως στόχο την ενίσχυση της διαπεριφερειακής συνεργασίας στην Ευρώπη και λάμβανε χρηματοδότηση από το Ευρωπαϊκό Ταμείο Περιφερειακής Ανάπτυξης.

❖ *URBAN I & II*

Ακολούθως, με γνώμονα την εμπειρία του «Urban Pilot», συστάθηκε η νέα γενιά προγραμμάτων αστικής ανάπτυξης «URBAN I» και «URBAN II» για τις προγραμματικές περιόδους 1994-2006 και 2007-2013 αντίστοιχα, με χρηματοδότηση από το Ευρωπαϊκό Ταμείο Περιφερειακής Ανάπτυξης, και η οποία γνώρισε την μεγαλύτερη επιτυχία όσον αφορά στην αποτελεσματική αντιμετώπιση των αστικών προβλημάτων. Τα προγράμματα αυτά αποσκοπούσαν στον σχεδιασμό και υιοθέτηση καινοτόμων στρατηγικών για την ανάπλαση (regeneration) μικρών ή μεσαίου μεγέθους πόλεων ή αστικών περιοχών μεγάλων πόλεων οι οποίες παρουσίαζαν έντονα φαινόμενα εγκατάλειψης. Συγκεκριμένα, τα προγράμματα URBAN βασίστηκαν σε 6 άξονες δράσης:

1. Την φυσική ανάπλαση προβληματικών αστικών περιοχών.
2. Την ανάπτυξη των τοπικών οικονομιών.
3. Την αντιμετώπιση περιβαλλοντικών ζητημάτων.
4. Την προστασία και ενίσχυση της κινητικότητας/προσβασιμότητας των πόλεων και των δημόσιων και κοινόχρηστων χώρων τους.
5. Την ενίσχυση της τοπικής απασχόλησης.
6. Την προώθηση πολιτιστικών πρωτοβουλιών.

Επιμέρους στόχος των προγραμμάτων αυτών ήταν η ενσωμάτωση συγκεκριμένων καινοτόμων πρακτικών στις διαδικασίες αστικής ανάπτυξης των ευρωπαϊκών πόλεων. Πρακτικές όπως η συγκέντρωση χρηματοδοτήσεων για την ανάπτυξη συγκεκριμένων επιλεγμένων περιοχών, η προώθηση της συμμετοχής των πολιτών στην ευρύτερη διαδικασία αλλά και η εδραίωση δυναμικού συντονισμού των δράσεων για αναζωογόνηση αστικών περιοχών αποτέλεσαν τον καθοριστικό παράγοντα για την επιτυχία των προγραμμάτων αλλά και άνοιξαν τον δρόμο για την σύνδεση των μελλοντικών προγραμμάτων με ευρύτερες πολιτικές συνοχής και επομένως με περισσότερες πηγές χρηματοδότησης.

❖ *URBACT I, II & III*

Στο πνεύμα των προγραμμάτων URBAN, θεσπίστηκε το 2002 η πρώτη φάση του προγράμματος «URBACT» (URBACT I) που αποτελούσε μια πλατφόρμα ανταλλαγής τεχνογνωσίας και εμπειρίας στα θέματα περί αστικής πολιτικής μεταξύ των χωρών-μελών της Ε.Ε και το οποίο επίσης λάμβανε χρηματοδότηση από το Ευρωπαϊκό Ταμείο Περιφερειακής Ανάπτυξης. Μ' αυτό τον τρόπο το URBACT έδινε την δυνατότητα στις ευρωπαϊκές πόλεις να συνεργαστούν και να βρουν λύσεις για τα αστικά προβλήματα που αντιμετώπιζαν. Το πρόγραμμα στόχευε:

1. Στην παροχή εργαλείων ανταλλαγής γνώσεων και επιμόρφωσης για όλα τα εμπλεκόμενα μέλη που ασχολούνται με την θέσπιση αστικής πολιτικής
2. Στην διάδοση της καλής πρακτικής για θέματα αστικής ανάπτυξης όπως αυτή προκύπτει μέσα από την εμπειρία των μελών του προγράμματος
3. Στην στήριξη των αρμοδίων αρχών για την χάραξη αστικής πολιτικής και την διαχείριση επιχειρησιακών προγραμμάτων όσο αφορά τον καθορισμό σχεδίων δράσης

Το πρόγραμμα μέχρι και το τέλος του 2006 ήταν ανοικτό μόνο για τις πόλεις ή περιοχές οι οποίες συμπεριλήφθηκαν ήδη στα προγράμματα URBAN I & II και Urban Pilot, ωστόσο αυτό άλλαξε με την εισαγωγή του της δεύτερης φάσης του προγράμματος URBACT (URBACT II) όπου μέχρι και το τέλος της προγραμματικής περιόδου 2007-2013 ήταν διαθέσιμο προς όλες τις αστικές περιοχές των χωρών-μελών της Ε.Ε.

Κατά την νέα προγραμματική περίοδο 2014-2020 υιοθετήθηκε το πρόγραμμα URBACT III το οποίο θα λειτουργήσει στο πλαίσιο αρχών και στόχων που έθεσε το URBACT II, έχοντας σύμφωνα με την επίσημη ιστοσελίδα του προγράμματος, αυξημένη σε σχέση με τις προηγούμενες φάσεις του προγράμματος χρηματοδότηση από το Ευρωπαϊκό Ταμείο Περιφερειακής Ανάπτυξης που αντιστοιχεί σε ποσοστό της τάξεως του 20% (URBACT – Connecting Cities, Building Success, 2014).

#### ❖ *Urban Audit*

Παράλληλα, ως υποστηρικτικό πρόγραμμα αρχικά των URBAN και μετέπειτα των URBACT, θεσπίστηκε το 1998 το πρόγραμμα «Urban Audit» που στόχο έχει την δημιουργία μιας βάσης δεδομένων που αφορούν το βιοτικό επίπεδο στις πόλεις της Ε.Ε., η οποία χρησιμοποιείται μέχρι και σήμερα για την αξιολόγηση της ανάπτυξης τους σε σχέση με τον ευρωπαϊκό μέσο όρο. Τα δεδομένα αυτά αφορούν στατιστικά στοιχεία για τομείς όπως η δημογραφία, η κοινωνική συνοχή, η οικονομία, το περιβάλλον, η εκπαίδευση, ο πολιτισμός, οι μεταφορές κ.λπ.

#### ❖ *BERI και REVIT*

Τα προγράμματα «BERI» (Brownfield's Europe Regeneration Initiative) και «REVIT» αποτελούσαν υποπρογράμματα των «INTERREG III»<sup>9</sup> και «INTERREG IVC» (με διάρκεια μέχρι και το τέλος της προγραμματικής περιόδου 2007-2013) και αφορούσαν σε μια πιο εξειδικευμένη προσέγγιση του θέματος της αστικής ανάπτυξης. Συγκεκριμένα ασχολούνται με την βιώσιμη ανάπτυξη των ευρωπαϊκών brownfields. Τα προγράμματα στόχευαν στην προώθηση μιας ολιστικής αντιμετώπισης του προβλήματος των brownfields που ισορροπεί τις χωρικές, οικονομικές, κοινωνικές και περιβαλλοντικές πιέσεις που δέχεται μια τέτοια περιοχή μέσω της συνεργασίας των χωρών-μελών της Ε.Ε. και της ανταλλαγής γνώσεων και καλής πρακτικής. Ωστόσο, τα προγράμματα BERI και REVIT δεν αφορούσαν στο σύνολο των χωρών-μελών της Ε.Ε. αλλά κυρίως σε χώρες του ευρωπαϊκού βορρά (BERI – Brownfield's Europe Regeneration Initiative, 2009).

#### ❖ *JESSICA*

Τέλος, σύμφωνα με στοιχεία της επίσημης ιστοσελίδας της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, το πρόγραμμα JESSICA (Joint European Support for Sustainable Investment in City Areas) αποτελεί μια πρωτοβουλία της Ευρωπαϊκής Επιτροπής σε συνεργασία με την Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων

<sup>9</sup> Σύμφωνα με στοιχεία από την επίσημη ιστοσελίδα του προγράμματος, το INTERREG (Interregional Cooperation Programme) αποτελεί ένα πρόγραμμα διαπεριφερειακής συνεργασίας χρηματοδοτούμενο από το Ευρωπαϊκό Ταμείο Περιφερειακής Ανάπτυξης. ([www.interreg4c.eu](http://www.interreg4c.eu))



και την Αναπτυξιακή Τράπεζα του Συμβουλίου της Ευρώπης και στοχεύει στην βιώσιμη αστική ανάπτυξη και ανάπλαση μέσω χρηματοοικονομικής τεχνικής. Το πρόγραμμα υποστηρίζει έργα που εμπίπτουν στις πιο κάτω κατηγορίες:

1. Αστικές υποδομές.
2. Χώροι πολιτιστικής κληρονομιάς ή πολιτιστικού ενδιαφέροντος.
3. Αποκατάσταση υποβαθμισμένων βιομηχανικών τοποθεσιών.
4. Δημιουργία νέων επιφανειών για εμπορική χρήση.
5. Πανεπιστημιακά κτήρια.
6. Βελτιώσεις στην ενεργειακή αποδοτικότητα.

Το JESSICA αποτελεί χρηματοοικονομικό εργαλείο για την αειφόρο αστική ανάπτυξη στα πλαίσια της πολιτικής συνοχής της προγραμματικής περιόδου 2014-2020 (ec.europa.eu).

#### 2.4. Νομοθετικό πλαίσιο και ευρύτερη πολιτική της Κυπριακής Δημοκρατίας

Κατά το κυπριακό νομοθετικό πλαίσιο τα θέματα αστικής ανάπτυξης, όπως και όλα τα θέματα που αφορούν χωρικές πολιτικές, εμπίπτουν στην δικαιοδοσία του Τμήματος Πολεοδομίας και Οικήσεως του Υπουργείου Εσωτερικών. Μέσω του Τμήματος Πολεοδομίας, η Κυπριακή Κυβέρνηση λαμβάνει μέρος σε ευρωπαϊκά προγράμματα χωρικής πολιτικής με παραδείγματα να αποτελούν τα εξής:

##### ❖ *ESPON*

Το πρόγραμμα ESPON αποτελεί μέρος της πολιτικής συνοχής της Ε.Ε. και προωθεί την διακρατική συνεργασία στον τομέα της έρευνας για χωρική ανάπτυξη κάτω από το πρίσμα της ανταγωνιστικότητας και συνοχής των περιφερειών των χωρών-μελών της Ε.Ε., με στόχο την υποστήριξη της λήψης αποφάσεων για θέματα που απασχολούν την ανάπτυξη των αστικών περιοχών και κατ' επέκταση την επίτευξη της στρατηγικής για εδαφική συνοχή. Η Κύπρος συμμετείχε στο πρόγραμμα κατά την προγραμματική περίοδο 2007-2013 και αναμένεται να συνεχίσει την συνεργασία της με τους λοιπούς φορείς του προγράμματος και για την προγραμματική περίοδο 2014-2020.

##### ❖ *COST*

Το πλαίσιο COST αποτελεί ένα διακρατικό πρόγραμμα-πλαίσιο που εμπίπτει στις δράσεις της πολιτικής για Ευρωπαϊκή Συνεργασία στην Επιστήμη και την Τεχνολογία, η οποία με την σειρά της στοχεύει και στον συντονισμό της έρευνας για θέματα αστικής ανάπτυξης και γενικότερα χωρικής πολιτικής μεταξύ των μελών της Ε.Ε. Το πιο πρόσφατο σχέδιο του πλαισίου COST, το οποίο βρίσκεται υπό εξέλιξη, φέρει την ονομασία «COST TU0602 – Land Management for Urban Dynamics» και αφορά τις διαδικασίες διαχείρισης της αστικής γης ενώ ταυτόχρονα αποσκοπεί στην ανάπτυξη εργαλείων για την αντιμετώπιση πολεοδομικών προβλημάτων και γενικότερα για την αποτελεσματική επέμβαση στον αστικό ιστό μέσω αναπλάσεων. Μέχρι σήμερα, το Τμήμα



Πολεοδομίας εκπροσώπησε την Κυπριακή Δημοκρατία σε μια σειρά από σχέδια παραδείγματα τα οποία παρατίθενται πιο κάτω:

1. COST C10 - Outskirts of European Cities: Αφορά την ανάπτυξη των προαστίων των ευρωπαϊκών πόλεων.
2. COST C20 - Urban Knowledge Arena: Αφορά την ανταλλαγή εμπειριών και τεχνογνωσίας για σύνθετα αστικά θέματα.
3. COST C16 - Improving the quality of existing urban building envelopes: Αφορά την μελέτη κριτηρίων και διαδικασιών σχετικά με την αναβάθμιση του περιβλήματος οικιστικών συγκροτημάτων ή πολυκατοικιών που παρουσιάζουν σημάδια εγκατάλειψης.

(Τμήμα Πολεοδομίας και Οικήσεως, 2014)

Αναφορικά με την κυπριακή νομοθεσία, η οποιαδήποτε είδους πολεοδομική ή χωροταξική παρέμβαση ορίζεται μέσα από τον «Περί Πολεοδομίας και Χωροταξίας Νόμο του 1972» (Ν.90/72), ο οποίος ουσιαστικά αποτελεί ένα πλαίσιο νομοθετικών κειμένων που βασίζονται στον αρχικό νόμο και τον τροποποιούν αναλόγως με τροποποιητικές νομοθεσίες και προεδρικά διατάγματα. Η κυπριακή νομοθεσία δεν περιλαμβάνει πρόνοιες που να αφορούν την ανάπλαση παρηκμασμένων αστικών περιοχών (brownfields) συγκεκριμένα, παρά μόνο διατάξεις γενικής παρεμβατικής στον αστικό ιστό φύσεως.

Η ευθύνη για δημιουργία στρατηγικών πλάνων αστικής ανάπτυξης εναπόκειται στους δήμους μετά από δική τους πρωτοβουλία και σε συνεργασία με ευρωπαϊκά προγράμματα. Το πιο πρόσφατο αυτού του είδους στρατηγικού πλάνου, αποτελεί το παράδειγμα της Λάρνακας όπου ο δήμος στα πλαίσια του προγράμματος «USUDS»<sup>10</sup> συνέταξε το στρατηγικό πλάνο αειφόρου αστικής ανάπτυξης της πόλης.

<sup>10</sup> Το πρόγραμμα USUDS αποτελεί ένα μεσογειακό δίκτυο συνεργασίας για την προώθηση στρατηγικών αστικής αειφόρου ανάπτυξης. Αποτελεί μέρος των επιμέρους προγραμμάτων ENPI (European Neighborhood and Partnership Instrument) και CBC MED (Cross Border Cooperation in the Mediterranean). (Municipality of Larnaka – USUDS project, 2013)

## Κεφάλαιο 3. Ανάλυση – Περίπτωση Μελέτης: Λάρνακα

### 3.1. Δημογραφικά στοιχεία και γεωγραφική θέση

Η πόλη της Λάρνακας χωροθετείται στο νοτιοανατολικό τμήμα της Κύπρου και αποτελεί την τρίτη μεγαλύτερη πόλη της Κύπρου, με έκταση 3206 m<sup>2</sup>. Η πόλη παράλληλα, συνιστά το νοτιοανατολικότερο αστικό κέντρο της Ε.Ε., γεγονός που της δίνει σημαντικά συγκριτικά πλεονεκτήματα σε σχέση με άλλες ευρωπαϊκές μεσογειακές πόλεις.

Χάρτης: 3.1./1: Ευρύτερη Γεωγραφική Θέση Λάρνακας



(Πηγή υποβάθρου: Google Maps – Ιδία Επεξεργασία)

Ο δήμος Λάρνακας αποτελεί την πρωτεύουσα την επαρχίας Λάρνακας και συγκεντρώνει, με βάση τα στοιχεία της τελευταίας απογραφής πληθυσμού του 2011, το 35,2% του συνολικού πληθυσμού της επαρχίας (Στατιστική Υπηρεσία Κύπρου, 2011). Συγκεκριμένα, η κατανομή πληθυσμού της επαρχίας αναλύεται στον πιο κάτω πίνακα:

Πίνακας 3.1./1: Πληθυσμιακή κατανομή Επαρχίας Λάρνακας κατά διοικητικές ενότητες

Διοικητικές Ενότητες	Έκταση (ha)	Πληθυσμός
Λάρνακα	3,206	51,468
Αραδίππου	5,594	19,228
Λειβάδια	861	7,206
Δρομολαξιά	1,670	5,064
Μενεού	447	1,625
Βορόκληνη	1,538	6,134
Πύλα	1,954	2,771
Καλό Χωριό	2,721	1,518
Τρούλλοι	2,843	1,175
Κελλιά	1,258	387
Αβδελλερό	2,004	218
Κλαυδιά	2,103	427
Τερσεφάνου	1,919	1,299
Κίτι	878	4,252
Περβόλια	853	3,009
Λοιπές κοινότητες	72,251	40,519
Σύνολο Επαρχίας	102,100	146,300

Πηγή: (Στατιστική Υπηρεσία Κύπρου, 2011) – Ιδία επεξεργασία

Από τις παραπάνω διοικητικές ενότητες, υπό την ευθύνη του Τοπικού Σχεδίου Λάρνακας βρίσκονται οι ακόλουθες:

- ❖ Δήμος Λάρνακας
- ❖ Δήμος Αραδίππου
- ❖ Δήμος Λειβαδιών
- ❖ Δήμος Δρομολαξιάς – Μενεού
- ❖ Κοινοτικό Συμβούλιο Βορόκληνης
- ❖ Κοινοτικό Συμβούλιο Πύλας
- ❖ Κοινοτικό Συμβούλιο Καλού Χωριού

Παράλληλα, οι κοινότητες Τρούλλων, Αβδελλερού, Κλαυδιών, Τερσεφάνου, Κιτίου, Περβολιών αλλά και οι λοιπές κοινότητες της επαρχίας, βρίσκονται υπό την ευθύνη του εγγράφου της Δήλωσης Πολιτικής.

Το γεγονός ότι ο δήμος της Λάρνακας συγκεντρώνει τα μεγαλύτερα ποσοστά πληθυσμού είναι λογικό αφού ο δήμος αποτελεί το οικονομικό κέντρο της επαρχίας αλλά και συγκεντρώνει την πλειοψηφία των αστικών χρήσεων. Ωστόσο, παρατηρείται μια τάση διάχυσης του πληθυσμού στους δήμους και τις κοινότητες που γειτνιάζουν με το αστικό κέντρο της Λάρνακας, με τους δήμους της Αραδίππου, Βορόκληνης, Λιβαδιών και Δρομολαξιάς να συγκεντρώνουν σημαντικά ποσοστά του συνολικού πληθυσμού.

Οι διοικητικές αυτές ενότητες που παρουσιάζουν ένα μεγάλο βαθμό εγγύτητας προς το αστικό κέντρο της Λάρνακας, δέχονται μεγάλες πιέσεις αστικοποίησης ενώ ήδη φιλοξενούν και

σημαντικό αριθμό αστικών λειτουργιών, γεγονός που τις διαφοροποιεί από τους υπόλοιπους δήμους και κοινότητες της επαρχίας, και επομένως απαιτούν διαφορετική διαχείριση. Για τον λόγο αυτό, μέσω του «Περί Πολεοδομίας και Χωροταξίας» νόμου του 1972 αλλά και των τροποποιήσεών του, πραγματοποιήθηκε ένας νομοθετικός διαχωρισμός μεταξύ των δύο ειδών περιοχών με σκοπό την λειτουργική και κατάλληλη διαχείριση τους. Η πολεοδομική οργάνωση των αστικών και προς αστικοποίηση περιοχών (ή περιοχών που δέχονται έντονες πιέσεις αστικοποίησης) γίνεται μέσω του Τοπικού Σχεδίου της πόλης, ενώ των υπολοίπων περιοχών μέσω του (κανονιστικού χαρακτήρα) εγγράφου «Δήλωσης Πολιτικής». Σύμφωνα με στοιχεία της Στατιστικής Υπηρεσίας Κύπρου, η κατανομή του πληθυσμού της επαρχίας στις περιοχές αυτές αναλύεται ως εξής:

Πίνακας 3.1./2: Πληθυσμιακή κατανομή Επαρχίας Λάρνακας κατά διαχειριστικές ενότητες

Διοικητικές Ενότητες	Έκταση (ha)	Πληθυσμός
Επαρχία Λάρνακας	102,100	146,300
Περιοχές Τοπικού Σχεδίου	17,991	95,014
Περιοχές Δήλωσης Πολιτικής	84,109	51,286

Πηγή: (Στατιστική Υπηρεσία Κύπρου, 2011) – Ιδία επεξεργασία

Τέλος, αξιοσημείωτο είναι το γεγονός που φανερώνεται στα στοιχεία του παραπάνω πίνακα, ότι η πλειοψηφία του πληθυσμού συγκεντρώνεται εντός των περιοχών του Τοπικού Σχεδίου, οι οποίες ωστόσο καταλαμβάνουν μόνο το 17% περίπου της συνολικής έκτασης της επαρχίας.

### 3.2. Ιστορική αναδρομή και αστική φυσιογνωμία

Η ιστορία της Λάρνακας ξεκινά στο τέλος της δεύτερης χιλιετηρίδας π.Χ. όπου η πόλη ήταν γνωστή με την ονομασία «Κίτιον». Ο αρχικός αυτός οικισμός χωροθετείτο στην περιοχή Παμπούλας, περιοχή που σήμερα αποτελεί κεντρικό τμήμα του αστικού συγκροτήματος της Λάρνακας. Η πόλη, η οποία αρχικά κατοικήθηκε από Έλληνες αποίκους, από την δημιουργία της μέχρι και τον 20<sup>ο</sup> αιώνα, όποτε και κηρύχθηκε η Κύπρος ως ανεξάρτητο κράτος, βρέθηκε κάτω από την κατοχή Φράγκων, Ενετών, Τούρκων αλλά και Άγγλων και αποτέλεσε πόλη-λιμάνι καθ' όλη την διάρκεια της ιστορίας της. Ωστόσο, ο ρόλος του λιμανιού της ενισχύθηκε για πρώτη φορά σημαντικά κατά το έτος 1373 μ.Χ. όπου το τότε κύριο λιμάνι της Κύπρου, το λιμάνι της Αμμοχώστου, καταλήφθηκε από Γενουάτες, κι έτσι το λιμάνι της Λάρνακας πήρε την θέση του. Κατά την διάρκεια της Ενετοκρατίας (1489 – 1571 μ.Χ.) αλλά και της Τουρκοκρατίας (1571 – 1878 μ.Χ.), το λιμάνι διατήρησε τον ρόλο αυτό, ενώ το εμπόριο άλατος που εξαγόταν από τις αλυκές της πόλης, προσέδιδε μια δυναμική στην Λάρνακα ως σύνολο. Κατά την περίοδο της Τουρκοκρατίας μάλιστα, η Λάρνακα θεωρείτο η πόλη των προξενείων και των αριστοκρατών και αποτελούσε την πιο ανεπτυγμένη πόλη της Κύπρου, αφού εκεί συγκεντρώνονταν προξενεία αλλά και εμπορικοί αντιπρόσωποι από χώρες όπως η Αγγλία, οι Η.Π.Α., η Ρωσία, η Αυστρία, η Γαλλία κ.λπ.

Ο ρόλος της πόλης αλλά και η δυναμική της υποβαθμίστηκαν ωστόσο με την έναρξη της περιόδου της Αγγλοκρατίας (1878 – 1960 μ.Χ.) λόγω της μετακίνησης των προξενείων στην Λευκωσία, η οποία αποτελούσε την πρωτεύουσα του νησιού. Παρόλο που η Λάρνακα στην συνέχεια αποτέλεσε τον χώρο που φιλοξένησε το πρώτο πολιτικό αεροδρόμιο της Κύπρου, η κατασκευή νέου λιμανιού στην Αμμόχωστο αλλά και σιδηροδρομικού δικτύου που ένωνε την Αμμόχωστο με την Λευκωσία οδήγησαν στην μετατόπιση του οικονομικού ενδιαφέροντος μακριά από την Λάρνακα και συγκεκριμένα στις περιοχές της Αμμοχώστου, Λευκωσίας και μετέπειτα της Λεμεσού. Το γεγονός αυτό έβαλε την οικονομία της Λάρνακας αλλά και την ανάπτυξη της πόλης ως σύνολο, σε μία φθίνουσα πορεία η οποία συνεχίστηκε καθ' όλη την διάρκεια του 20<sup>ου</sup> αιώνα, μέχρι και την Τουρκική εισβολή του 1974.

Η εισβολή, παρόλο που αποτέλεσε την σημαντικότερη τραγωδία της σύγχρονης ιστορίας της Κύπρου, οι συνέπειες της οποίας είναι εμφανείς μέχρι και σήμερα, μέσω της κατάληψης του 37% της εδαφικής επιφάνειας του νησιού, δημιούργησε τις ευκαιρίες για επανάκαμψη της οικονομίας της Λάρνακας αλλά και για την ενίσχυση του ρόλου της στην ανάπτυξη της χώρας. Η κατάληψη του λιμανιού της Αμμοχώστου αλλά και του Διεθνή Αερολιμένα Λευκωσίας οδήγησαν στην κατασκευή του νέου λιμανιού της Λάρνακας και του Διεθνή Αερολιμένα Λάρνακας αντίστοιχα, ενώ ακολούθησε η κατασκευή προσφυγικών οικισμών ως απόρροια της μετατόπισης πληθυσμού προς τις ελεύθερες περιοχές, αυξάνοντας έτσι σημαντικά τον πληθυσμό της πόλης, αλλά και η μετεγκατάσταση βιομηχανικών μονάδων και επιχειρήσεων από τις κατεχόμενες περιοχές της Κύπρου στην Λάρνακα. Τα νέα αυτά δεδομένα, παρόλη την τραγικότητα της κατάστασης, έδωσαν νέα αναπτυξιακή δυναμική στην πόλη και προσέλκυσαν σταδιακά και επενδύσεις τουριστικής φύσεως, οι οποίες οδήγησαν στην ανέγερση ξενοδοχειακών μονάδων στο παράλιο βόρειο τμήμα της πόλης.

Ωστόσο, λόγω της ραγδαίας, τόσο σε χρόνο όσο και σε κλίμακα αυτής, αλλαγής, παρουσιάστηκε ένας μεγάλος αριθμός αστικών φαινομένων που εν τέλει αποτέλεσαν τροχοπέδη στην μετέπειτα ανάπτυξη της πόλης. Η έλλειψη σχεδιασμού δημιούργησε προβλήματα άναρχης δόμησης, αστικής διάχυσης, συγκρούσεων χρήσεων γης, καταστροφής ιστορικών τμημάτων της πόλης για τους σκοπούς ανέγερσης σύγχρονων εγκαταστάσεων, υπερβολικής κατάτμησης της γης, κακής κυκλοφορίας και προσβασιμότητας λόγω της ανεπάρκειας και αναποτελεσματικότητας του αστικού οδικού δικτύου, υποβάθμισης του αστικού περιβάλλοντος και γενικότερα, υποβάθμισης του βιοτικού επιπέδου της πόλης. Τα φαινόμενα αυτά, παρόλο που μέσα από μια σειρά νομοθετημάτων και προσπάθειών σχεδιασμού κατά τις τελευταίες δύο δεκαετίες μειώθηκαν αισθητά, συναντώνται ακόμη και σήμερα και αποτελούν εμπόδια για την μελλοντική ανάπτυξη της Λάρνακας. Χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτελεί η απομόνωση της παράκτιας τουριστικής ζώνης, η οποία χωροθετείται παράλληλα του οδικού άξονα Λάρνακας – Δεκέλειας, από το αστικό κέντρο της πόλης λόγω της χωροθέτησης του τερματικού σταθμού αποθήκευσης πετρελαιοειδών στο παραλιακό μέτωπο, βόρεια του λιμανιού. Παρόλη την δυναμική που απέκτησε ο τουριστικός τομέας στην Λάρνακα κατά την περίοδο 1974 – 1990, το φαινόμενο αυτό αποτέλεσε σημαντικό παράγοντα στην μετέπειτα αδυναμία των τουριστικών μονάδων της πόλης να ανταγωνιστούν τις



αντίστοιχες μονάδες στις περιοχές της ελεύθερης Αμμοχώστου, Λεμεσού και Πάφου, αποδυναμώνοντας έτσι τον τοπικό τουριστικό τομέα και πλήττοντας την τοπική οικονομία. (Τμήμα Πολεοδομίας και Οικήσεως, 2011)

### 3.3. Οικονομία

Λόγω της μικρής κλίμακας της τοπικής αγοράς, των φυσικών προς αξιοποίηση πόρων του νησιού και γενικότερα της παράδοσης όσον αφορά την επιχειρηματικότητα, η οικονομία της Κύπρου ανέκαθεν (στην σύγχρονη ιστορία της) βασιζόταν κατά κύριο λόγο στον τριτογενή τομέα. Ενώ παλιότερα, μέχρι και τα μέσα του 20<sup>ου</sup> αιώνα, κυρίαρχος τομέας της οικονομίας ήταν ο πρωτογενής, με την πάροδο του χρόνου που έφερε την βιομηχανοποίηση της Κύπρου και την εισαγωγή γνώσης για αξιοποίηση των φυσικών πόρων, τα δεδομένα άλλαξαν και ο ρόλος του πρωτογενούς τομέα υποβαθμίστηκε. Σήμερα, ο πρωτογενής τομέας καταλαμβάνει μόνο ένα μικρό ποσοστό του συνόλου της απασχόλησης, ενώ ο τριτογενής τομέας, που για τα κυπριακά δεδομένα αφορά κυρίως στην παροχή υπηρεσιών και στον τουρισμό, καταλαμβάνει το συντριπτικά μεγαλύτερο ποσοστό. Σύμφωνα με στοιχεία της Στατιστικής Υπηρεσίας Κύπρου, η δομή της οικονομίας αναλύεται ως εξής:

Πίνακας 3.3./1: Μέση παγκύπρια κατανομή απασχόληση ανά οικονομικούς τομείς για τα έτη 2012 και 2013

	Τομέας	Μέσος όρος 2012	Μέσος όρος 2013
Ποσοστό επί του συνόλου της οικονομίας	Πρωτογενής - %	3.1	3.1
	Δευτερογενής - %	20.2	17.6
	Τριτογενής - %	76.9	79.3
Αριθμός απασχολουμένων	Πρωτογενής	11,220	11,337
	Δευτερογενής	77,703	64,118
	Τριτογενής	296,304	289,623

Πηγή: (Στατιστική Υπηρεσία Κύπρου, 2014) – Ιδία επεξεργασία

Τα στοιχεία του πιο πάνω πίνακα φανερώνουν την υπεροχή του τριτογενή τομέα στην εθνική οικονομία, τομέα ο οποίος εν μέσω κρίσης δείχνει μάλιστα αυξητική τάση των δραστηριοτήτων του. Ωστόσο, αξιοσημείωτο είναι το γεγονός ότι ενώ ο τριτογενής τομέας παρουσιάζει αύξηση του ποσοστού συμμετοχής του στην οικονομία κατά την διάρκεια της περιόδου 2012-2013, ο αριθμός απασχολουμένων παρουσιάζει μείωση. Αιτία για το φαινόμενο αυτό αποτελεί βέβαια η οικονομική κρίση η οποία οδήγησε σε ανησυχητική αύξηση της ανεργίας παγκύπρια. Η Λάρνακα συγκεκριμένα, με βάση στοιχεία που φανερώνουν τα επίπεδα ανεργίας για το έτος 2014, αποτελεί την πόλη με το σοβαρότερο ίσως πρόβλημα παγκυπρίως, κάτι που φαίνεται στα δεδομένα των παρακάτω πινάκων.

Πίνακας 3.3./2: Πληθυσμός ανέργων ανά επαρχία κατά το έτος 2014.

Επαρχία	Αριθμός ανέργων	Ποσοστό επί του συνόλου
Λευκωσία	16,464	33.80%
Λεμεσός	13,358	27.42%
Λάρνακα-Αμμόχωστος	13,135	26.96%
Πάφος	5,748	11.80%
Σύνολο	48,705	

Πηγή: (Στατιστική Υπηρεσία Κύπρου, 2014) – Ιδία επεξεργασία

Πίνακας 3.3./3: Πληθυσμιακά στοιχεία για το έτος 2012 (πρόβλεψη μεγέθους πληθυσμού με βάση τα στοιχεία της πληθυσμιακής απογραφής του 2011).

Επαρχία	Πληθυσμός
Λευκωσία	336,900
Αμμόχωστος	47,900
Λάρνακα	147,200
Λεμεσός	241,900
Πάφος	92,000
Σύνολο	865,900

Πηγή: (Στατιστική Υπηρεσία Κύπρου, 2014) – Ιδία επεξεργασία

Όπως παρατηρούμε στον πίνακα 3.3./2, οι επαρχίες Λάρνακας-Αμμοχώστου παρουσιάζουν ένα αρκετά υψηλό αριθμό ανέργων, εφάμιλλο με τους αριθμούς ανέργων των επαρχιών Λευκωσίας και Λεμεσού. Ωστόσο, αν αναλογιστεί κανείς ότι ο πληθυσμός των δύο αυτών επαρχιών είναι αισθητά μεγαλύτερος από τον πληθυσμό των επαρχιών Λάρνακας-Αμμοχώστου, όπως αυτό φαίνεται στον πίνακα 3.3./3, τότε μπορεί να συνειδητοποιήσει ότι η Λάρνακα αντιμετωπίζει ένα σοβαρό πρόβλημα ανεργίας.

Τέλος, για την διαμόρφωση μίας ολικής εικόνας σχετικά με την δομή της οικονομίας της επαρχίας Λάρνακας, παρατίθεται πίνακας κατανομής του εργατικού δυναμικού της επαρχίας στους διάφορους παραγωγικούς κλάδους γενικότερα, αλλά και στις διάφορου τύπου δραστηριότητες ειδικότερα, ενώ γίνεται σύγκριση με την κατανομή του συνόλου του εργατικού δυναμικού παγκυπρίως. Τα τελευταία διαθέσιμα στοιχεία αφορούν την περίοδο 2005-2006 και επομένως παρουσιάζουν κάποια απόκλιση από τα σημερινά δεδομένα, ωστόσο διαγράφουν μια ενδεικτική εικόνα για την κατάσταση.

Πίνακας 3.3./4: Κατανομή απασχολούμενων ανά οικονομική δραστηριότητα κατά το έτος 2006.

ΚΛΑΔΟΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑΣ	ΣΥΝΟΛΟ ΑΠΑΣΧΟΛΟΥΜΕΝΩΝ ΠΑΓΚΥΠΡΙΑ	ΣΥΝΟΛΟ ΑΠΑΣΧΟΛΟΥΜΕΝΩΝ ΕΠΑΡΧΙΑΣ ΛΑΡΝΑΚΑΣ	ΠΟΣΟΣΤΟ ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΗΣ ΕΠΙ ΤΟΥ ΠΑΓΚΥΠΡΙΟΥ ΣΥΝΟΛΟΥ ΓΙΑ ΤΟΝ ΚΑΘΕ ΚΛΑΔΟ
ΟΡΥΧΕΙΑ ΚΑΙ ΛΑΤΟΜΕΙΑ	536	143	26.67%

ΜΕΤΑΠΟΙΗΤΙΚΕΣ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΕΣ	35,879	5,413	15.08%
ΠΑΡΟΧΗ ΗΛΕΚΤΡΙΚΟΥ ΡΕΥΜΑΤΟΣ, ΦΥΣΙΚΟΥ ΑΕΡΙΟΥ ΚΑΙ ΝΕΡΟΥ	1,740	610	35.05%
ΚΑΤΑΣΚΕΥΕΣ	31,768	5,611	17.66%
ΧΟΝΔΡΙΚΟ ΚΑΙ ΛΙΑΝΙΚΟ ΕΜΠΟΡΙΟ	62,151	8,834	14.21%
ΞΕΝΟΔΟΧΕΙΑ ΚΑΙ ΕΣΤΙΑΤΟΡΙΑ	37,794	4,363	11.54%
ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ, ΑΠΟΘΗΚΕΥΣΗ ΚΑΙ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΕΣ	24,245	5,267	21.72%
ΕΝΔΙΑΜΕΣΟΙ ΧΡΗΜΑΤΟΠΙΣΤΩΤΙΚΟΙ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΙ	15,561	1,508	9.69%
ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΑΚΙΝΗΤΗΣ ΠΕΡΙΟΥΣΙΑΣ, ΕΚΜΙΣΘΩΣΗ ΚΑΙ ΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑΤΙΚΕΣ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΕΣ	20,505	2,012	9.81%
ΔΗΜΟΣΙΑ ΔΙΟΙΚΗΣΗ ΚΑΙ ΑΜΥΝΑ	22,959	2,593	11.29%
ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ	17,767	2,556	14.38%
ΥΓΕΙΑ ΚΑΙ ΚΟΙΝΩΝΙΚΗ ΜΕΡΙΜΝΑ	13,508	1,779	13.16%
ΑΛΛΕΣ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΕΣ ΠΑΡΟΧΗΣ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΥΠΕΡ ΤΟΥ ΚΟΙΝΩΝΙΚΟΥ ΣΥΝΟΛΟΥ Η ΚΟΙΝΩΝΙΚΟΥ & ΑΤΟΜΙΚΟΥ ΧΑΡΑΚΤΗΡΑ	15,627	2,066	13.22%
ΙΔΙΩΤΙΚΑ ΝΟΙΚΟΚΥΡΙΑ ΠΟΥ ΑΠΑΣΧΟΛΟΥΝ ΟΙΚΙΑΚΟ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟ	13,770	1,762	12.79%
ΣΥΝΟΛΟ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΩΝ	313,819	44,515	14.18%



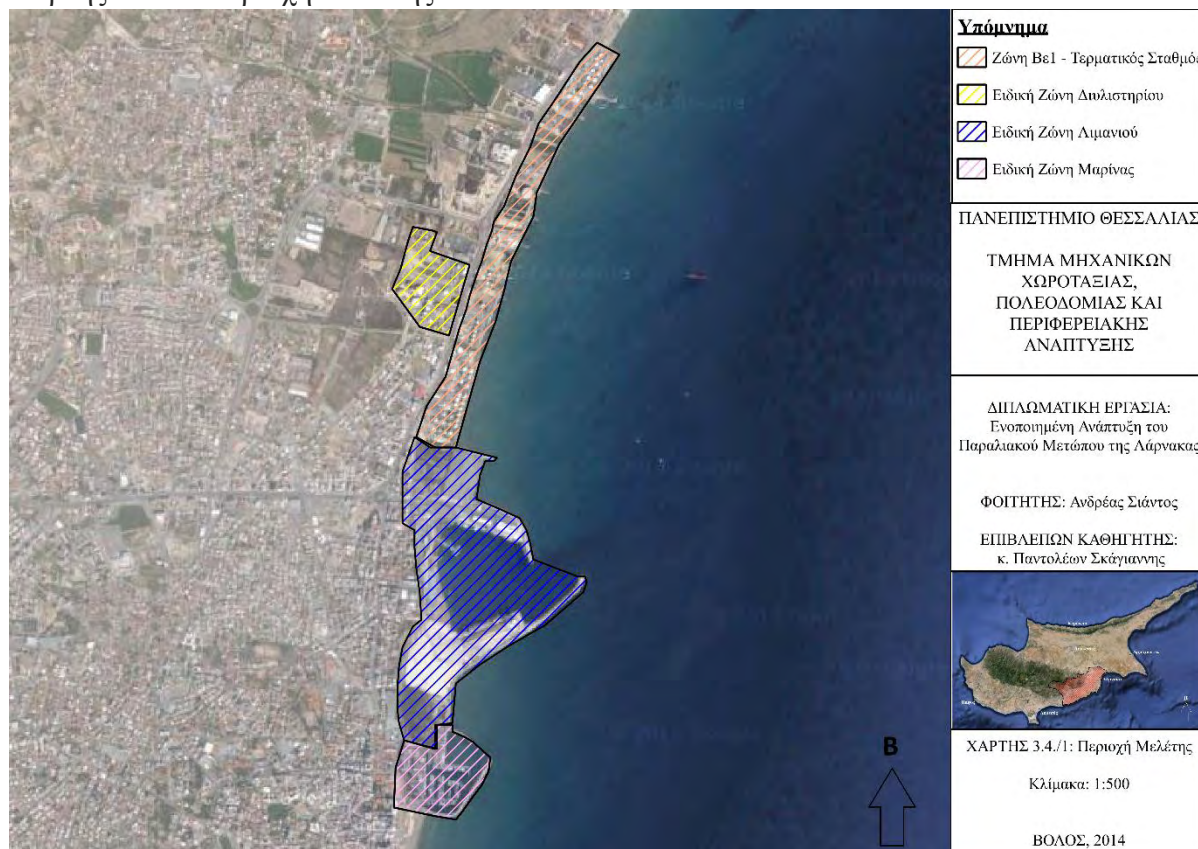
Πηγή: (Στατιστική Υπηρεσία Κύπρου, 2006) – Ιδία επεξεργασία

Απ' τα στοιχεία του παραπάνω πίνακα φαίνεται ότι παρόλο που η Λάρνακα ακολουθεί το εθνικό πρότυπο δομής της οικονομίας, ο δευτερογενής τομέας είναι ιδιαίτερα ενεργός στην πόλη, ενώ ο τριτογενής τομέας παρόλο που καταλαμβάνει το μεγαλύτερο μερίδιο συμμετοχής στην τοπική οικονομία, δεν είναι ιδιαίτερα ανταγωνιστικός σε εθνικό επίπεδο.

### 3.4. Γενικά χαρακτηριστικά Περιοχής Μελέτης

Περιοχή μελέτης της παρούσας διπλωματικής εργασίας αποτελεί η έκταση που περιλαμβάνει το λιμάνι Λάρνακας, την μαρίνα, τον τερματικό σταθμό αποθήκευσης καυσίμων αλλά και τον χώρο του πρώην Κυπριακού Διυλιστηρίου Πετρελαίου, τα χαρακτηριστικά της οποίας αναλύονται στις παρακάτω υποενότητες.

Χάρτης 3.4./1: Περιοχή Μελέτης



(Πηγή Υποβάθρου: Google Maps – Ιδία Επεξεργασία)

### 3.4.1. Λιμάνι

Το λιμάνι της Λάρνακας αποτελεί το δεύτερο μεγαλύτερο λιμάνι της Κύπρου, με έκταση 445,000 m<sup>2</sup> και ανήκει στην κατηγορία λιμανιών πολλαπλής (μικτής) χρήσης. Αποτελεί ένα εκ των 6 ανοικτών λιμένων του νησιού<sup>11</sup> και η λειτουργία του βρίσκεται υπό την εποπτεία της Αρχής Λιμένων Κύπρου, σύμφωνα με την νομοθεσία «Περί Οργανισμού Λιμένων Κύπρου» του 1973 (Ν.38/73) αλλά και τους κανονισμούς που εκδόθηκαν σύμφωνα με το άρθρο 25 του Νόμου, από το 1976 μέχρι και το 2012. Το λιμάνι βρίσκεται σε απόσταση 2 χιλιομέτρων από το εμπορικό κέντρο της πόλης και χωροθετείται μεταξύ των παράλιων εγκαταστάσεων αποθήκευσης πετρελαιοειδών στα βόρειο τμήμα της πόλης και την μαρίνας της Λάρνακας στα νότια. Σύμφωνα με στοιχεία του εγκεκριμένου Τοπικού Σχεδίου Λάρνακας του 2013, η περιοχή του λιμανιού Λάρνακας χαρακτηρίζεται ως «Ειδική Ζώνη Λιμανιού» και συνορεύει με την ζώνη «ΚΓ3d» στην οποία επιτρέπονται χρήσεις οικιστικής ανάπτυξης και γραφειακών χώρων, την «Ειδική Ζώνη Μαρίνας» αλλά και την ζώνη «Βε1» που αποτελεί ζώνη οικονομικών δραστηριοτήτων, οι χρήσεις της οποίας ορίζονται μέσα από τις διατάξεις της παραγράφου 14.14 του Τοπικού Σχεδίου Λάρνακας του 2011 και η οποία σήμερα φιλοξενεί τις εγκαταστάσεις αποθήκευσης των πετρελαιοειδών (Τμήμα Πολεοδομίας και Οικήσεως, 2011). (βλ. Χάρτης Πολεοδομικών Ζωνών – Τοπικού Σχεδίου Λάρνακας 2013 στο Παράρτημα).

Μέχρι και το 1972, το λιμάνι λειτουργούσε σαν ανοικτό αγκυροβόλιο το οποίο, πέραν των πετρελαιοειδών, εξυπηρετούσε περιορισμένο ποσοστό της Παγκύπριας ναυτιλιακής εμπορευματικής κίνησης και επομένως περιλάμβανε υποτυπώδεις εγκαταστάσεις αποθήκευσης εμπορευματικών προϊόντων. Ωστόσο, το τέλος της 1973 βρήκε την Λάρνακα με ένα νέο λιμάνι που σκοπό είχε την υποστήριξη του λιμανιού Αμμοχώστου, το οποίο μέχρι εκείνη την εποχή αποτελούσε τον σημαντικότερο ναυτιλιακό κόμβο του νησιού με την ευθύνη για εξυπηρέτηση του 83% της συνολικής εμπορικής ναυτιλιακής δραστηριότητας.

Μερικούς μήνες μετά όμως τα δεδομένα άλλαξαν με το πραξικόπημα, την Τουρκική εισβολή και εν τέλει την κατάληψη της Αμμοχώστου και του λιμανιού της. Μετά και το 1974, κύρια βάση του ναυτιλιακού εμπορίου αποτελούσε πλέον το νέο λιμάνι της Λεμεσού, οι εργασίες για την κατασκευή του οποίου είχαν ξεκινήσει το 1971 και ολοκληρώθηκαν προς το τέλος του 1973. Ο αρχικός σκοπός κατασκευής του νέου λιμένα ήταν η αντικατάσταση του παλιού λιμανιού Λεμεσού, ωστόσο η Τουρκική εισβολή συνέβαλε στην ανάληψη του σύγχρονου ρόλου του ως κύριου ναυτιλιακού κόμβου του νησιού με την ευθύνη της εξυπηρέτησης της εμπορευματικής δραστηριότητας που προοριζόταν για το λιμάνι της κατεχόμενης Αμμοχώστου. Το λιμάνι της Λάρνακας, παρόλες τις αλλαγές που παρατηρήθηκαν λόγω των γεγονότων του '74 στην κυπριακή ναυτιλία, διατήρησε τον υποστηρικτικό του ρόλο και από το 1974 μέχρι και σήμερα λειτουργεί με στόχο την υποστήριξη του νέου λιμένα της Λεμεσού. (Αρχή Λιμένων Κύπρου, 2014)

<sup>11</sup> Ο χαρακτηρισμός ανοικτό λιμάνι προέρχεται από τον χαρακτηρισμό που δόθηκε στα λιμάνια που βρίσκονται εντός των ελευθέρων περιοχών του νησιού από την Αρχή Λιμένων Κύπρου. Παράλληλα, κλειστά λιμάνια θεωρούνται τα λιμάνια που χωροθετούνται εντός του κατεχομένου τμήματος της Κύπρου.

Σύμφωνα με τα επίσημα στοιχεία της Αρχής Λιμένων, για τους σκοπούς κάλυψης των αναγκών του, το λιμάνι της Λάρνακας περιλαμβάνει τις εξής υποδομές:

- ❖ Δύο αποβάθρες (βόρεια και νότια) με μήκος 326 και 340 μέτρων αντίστοιχα.
- ❖ Τρεις αποθηκευτικές εγκαταστάσεις συνολικού εμβαδού 18,000m<sup>2</sup>.
- ❖ Ανοικτοί αποθηκευτικοί χώροι για φορτία τύπου container συνολικού εμβαδού 115,810 m<sup>2</sup>.
- ❖ Κτήριο εξυπηρέτησης επιβατών.
- ❖ Κύκλος στροφής 300 μέτρων με βύθισμα 12 μέτρων.
- ❖ Εγκαταστάσεις στέγασης κυβερνητικών υπηρεσιών όπως η Αρχή Λιμένων, Τμήμα Τελωνείων, Λιμενική και Ναυτική Αστυνομία, Υπουργείο Εμπορίου και Βιομηχανίας κ.λπ.
- ❖ Εγκαταστάσεις στέγασης συνδέσμων και οργανισμών όπως ο Σύνδεσμος Αδειούχων Λιμενικών Αχθοφόρων, ο Σύνδεσμος Ναυτικών Πρακτόρων Κύπρου κ.λπ.
- ❖ Ιδιωτικές εγκαταστάσεις πρόσδεσης/εκφόρτωσης των δεξαμενόπλοιων για τις εισαγωγές πετρελαιοειδών των εταιρειών: Mobil, British Petroleum (B.P.), Petrolina και Liquid Petroleum Gases (LPG). (Αρχή Λιμένων Κύπρου, 2014)

(βλ. Χάρτης Λιμανιού – Αρχής Λιμένων Κύπρου στο Παράρτημα 1)

Αξίζει να σημειωθεί ότι τμήματα του λιμανιού εμφανίζουν έντονα σημάδια εγκατάλειψης και με την πάροδο του χρόνου έχουν μετατραπεί ουσιαστικά σε brownfields. Το γεγονός αυτό αποτελεί κίνδυνο όχι μόνο για την αισθητική του περιβάλλοντος του λιμένα αλλά και για την ασφάλεια των λιμενεργατών αφού σκουριασμένες εγκαταστάσεις, οι οποίες λόγω διάβρωσης διατρέχουν κίνδυνο κατεδάφισης, αλλά και σκουριασμένα μηχανήματα, τα οποία ρυπαίνουν το περιβάλλον με μηχανέλαια κ.λπ., κοσμούν τις περιοχές στις οποίες οι λιμενεργάτες καλούνται να εργαστούν. Το φαινόμενο αυτό δύναται να επιβαρύνει οικονομικά τυχόν προσπάθεια ανάπλασης του λιμανιού και αποτελεί ένα σημαντικό ζήτημα το οποίο χρήζει άμεσης και ουσιαστικής αντιμετώπισης.

Τέλος, σχετικά με την γεωγραφική θέση του λιμανιού εντός του πλαισίου της ευρύτερης περιοχής της Ανατολικής Μεσογείου, ο λιμένας αποτελεί τον εγγύτερο ευρωπαϊκό ναυτιλιακό κόμβο στις χώρες της Μέσης Ανατολής, την Διώρυγα του Σουέζ και την βορειοανατολική Αίγυπτο, με απόσταση 145 ναυτικών μιλίων από το Τελ-Αβίβ, 230 από το Πορτ Σάιντ και 110 από την Βηρυτό και την Τρίπολη. Παρόλα τα πλεονεκτήματα ωστόσο της στρατηγικής θέσης του λιμανιού, σήμερα η συμβολή του στην τοπική αλλά και εθνική οικονομία παραμένει χαμηλή (Municipality of Larnaka – USUDS Project, 2013).

### 3.4.2. Μαρίνα

Η Μαρίνα Λάρνακας αποτελεί την εγγύτερη προς την Μέση Ανατολή πύλη εισόδου της χώρας για σκάφη τύπου yacht αλλά και ιστιοπλοϊκά σκάφη αναψυχής. Η μαρίνα, με μέγιστο βάθος 4 μέτρων,

χωροθετείται στο κέντρο της πόλης και παρέχει δυνατότητες ελλιμενισμού έως και 450 σκαφών (Municipality of Larnaka – USUDS Project, 2013), με την λειτουργία της να βρίσκεται κάτω από την εποπτεία του Κυπριακού Οργανισμού Τουρισμού (Κ.Ο.Τ.) σύμφωνα με τις πρόνοιες του «Περί Μαρίνων Νόμου» του 1977 (Ν.4/77) και την σχετική απόφαση του Υπουργικού Συμβουλίου του 1976 για την ανάθεση της διαχείρισης, εκμετάλλευσης και λειτουργίας της μαρίνας στον Κ.Ο.Τ. (Κυπριακός Οργανισμός Τουρισμού, 2014).

Σύμφωνα με τις διατάξεις του εγκεκριμένου Τοπικού Σχεδίου Λάρνακας του 2013 για τις πολεοδομικές ζώνες αλλά και τις χρήσεις γης, ο χώρος της μαρίνας χαρακτηρίζεται ως «Ειδική Ζώνη Μαρίνας» ενώ συνορεύει με την ζώνη «Ααδα» που αποτελεί περιοχή δημοσίων κτηρίων και υπηρεσιών, την «Ειδική Ζώνη Λιμανιού» αλλά και την «Ζώνη Προστασίας της Παραλίας» στα νότια που αφορά την παραλία των Φοινικουδών (Τμήμα Πολεοδομίας και Οικήσεως, 2013). (βλ. Χάρτης Πολεοδομικών Ζωνών – Τοπικού Σχεδίου Λάρνακας 2013 στο Παράρτημα).

Η μαρίνα σύμφωνα με στοιχεία που περιλαμβάνονται στις ετήσιες εκθέσεις του Κ.Ο.Τ. για τα έτη 2002, 2006, 2007, 2011 και 2012 αντίστοιχα, λειτουργεί κάτω από συνθήκες υπερ-πληρότητας (Κυπριακός Οργανισμός Τουρισμού, 2012). Για την εξυπηρέτηση της ναυτιλιακής της κίνησης διαθέτει τις εξής υποδομές και εγκαταστάσεις:

- ❖ Κτήριο Εισόδου – Ασφάλειας.
- ❖ Κτήριο υποδοχής (τελωνειακές υπηρεσίες, υγειονομικός έλεγχος, αλλαγή συναλλάγματος κ.λπ.).
- ❖ Κοινόχρηστοι χώροι υγιεινής.
- ❖ Χώρος παροχής πρώτων βοηθειών.
- ❖ Αποθηκευτικός χώρος για εξυπηρέτηση σκαφών.
- ❖ Σταθμός καυσίμων.
- ❖ Σταθμός βιολογικής επεξεργασίας λυμάτων.
- ❖ Δεξαμενές απόρριψης μηχανελαίων.
- ❖ Δεξαμενές τοξικών/χημικών ουσιών.
- ❖ Χερσαίος χώρος στάθμευσης σκαφών.
- ❖ Χώρος επισκευών.
- ❖ Χώρος στάθμευσης οχημάτων. (Τοπικό Σχέδιο Λάρνακας, 2011)

Τέλος, η σημασία της μαρίνας για την τοπική κοινωνία της Λάρνακας ξεφεύγει των οικονομικών πλαισίων αφού συνδέεται άμεσα με την ιστορία της πόλης και αποτελεί ορόσημο γι' αυτήν. Η μαρίνα πέραν του χώρου ελλιμενισμού των σκαφών, περιλαμβάνει μια ανοικτή προς το κοινό ξύλινη αποβάθρα η οποία θεωρείται δείγμα νέο-κλασσικής αρχιτεκτονικής και η κατασκευή της χρονολογείται στο 1882 (Municipality of Larnaka – USUDS Project, 2013). Η αποβάθρα αυτή κατά τον 20<sup>ο</sup> αιώνα εδραιώθηκε ως χώρος συνάθροισης για την τέλεση θρησκευτικών εθίμων, στάτους που διατηρεί έως και σήμερα συμβάλλοντας έτσι στην σημασία της για την τοπική κοινωνία αλλά και στην ιστορικότητα της μαρίνας ως σύνολο.



**3.4.3. Τερματικός σταθμός Αποθήκευσης Πετρελαιοειδών – Κυπριακό Διυλιστήριο Πετρελαίου**

Ο τερματικός σταθμός αποθήκευσης πετρελαιοειδών συνορεύει με το βόρειο τμήμα του λιμένα της Λάρνακας και αποτελεί τον κύριο κόμβο εμπορίου και αποθήκευσης καυσίμων του νησιού, καλύπτοντας μια παράκτια ζώνη μήκους 3 περίπου χιλιομέτρων μεταξύ του λιμανιού της πόλης και των εγκαταστάσεων του Ναυτικού Όμιλου Λάρνακας. Η ζώνη έκτασης 419,000m<sup>2</sup>, με πλάτος που κυμαίνεται από 70 έως και 150 μέτρα, φιλοξενεί εγκαταστάσεις αποθήκευσης πετρελαιοειδών αλλά και υγραερίου ενώ περιλαμβάνει και την προστατευόμενη ζώνη παραλίας. Παράλληλα, τμήμα που ταυτίζεται άμεσα με τον σταθμό αποτελεί ο χώρος του Κυπριακού Διυλιστηρίου Πετρελαίου, έκτασης 157,000 m<sup>2</sup> περίπου, που χωροθετείται στα δυτικά του τερματικού σταθμού και χωρίζεται απ' αυτό μέσω της οδικής αρτηρίας Λάρνακας-Δεκέλειας. Αξίζει να σημειωθεί ότι εντός της παραλιακής ζώνης του σταθμού και ενδιάμεσα των εγκαταστάσεων αποθήκευσης καυσίμων, χωροθετείται το διεθνές κολλέγιο «Intercollege» που αποτελεί παράρτημα του Πανεπιστημίου Λευκωσίας, γεγονός που προκαλεί σύγκρουση χρήσεων γης. (βλ. Χάρτης 3.4.3./1 στο Παράρτημα)

Σύμφωνα με τις διατάξεις του Τοπικού Σχεδίου Λάρνακας του 2013, η περιοχή του τερματικού σταθμού αποτελεί μέρος της ζώνης «Βε1» και χαρακτηρίζεται ως ζώνη οικονομικών δραστηριοτήτων, οι οποίες ορίζονται με βάση τις διατάξεις της παραγράφου 14.14 του Τοπικού Σχεδίου Λάρνακας του 2011. Η ζώνη συνορεύει με την «Ειδική Ζώνη Λιμανιού» αλλά και με την ζώνη «Δα2» που αφορά τοπικά πάρκα, χώρους πρασίνου, γήπεδα και κοιμητήρια και φιλοξενεί τον Ναυτικό Όμιλο Λάρνακας. Παράλληλα, ο χώρος του Διυλιστηρίου αποτελεί την «Ειδική Ζώνη Διυλιστηρίου» και εφάπτεται με τις ζώνες «Βαα2» και «Κα6» που αφορούν Βιομηχανική Ζώνη Κατηγορίας Γ και περιοχή οικιστικής ανάπτυξης αντίστοιχα (Τμήμα Πολεοδομίας και Οικήσεως, 2013). (βλ. Χάρτης Πολεοδομικών Ζωνών – Τοπικού Σχεδίου Λάρνακας 2013 στο Παράρτημα)

Ο τερματικός σταθμός αλλά και το διυλιστήριο ξεκίνησαν την λειτουργία τους κατά το τέλος της δεκαετίας του 1940 με σκοπό την εισαγωγή, αποθήκευση, επεξεργασία και διανομή πετρελαιοειδών για την κάλυψη των ενεργειακών αναγκών της χώρας. Η μεταφορά των πετρελαιοειδών γίνεται με την χρήση δεξαμενοπλοίων τα οποία προσδένουν σε αγκυροβόλια στην θαλάσσια περιοχή απέναντι του σταθμού και μέσω υποθαλάσσιων αγωγών μεταφέρουν το φορτίο τους στην στεριά (Υπουργείο Εργασίας, Πρόνοιας και Κοινωνικών Ασφαλίσεων, 2014).

Η λειτουργία της τερματικής εγκατάστασης συνεχίζεται μέχρι και σήμερα, ωστόσο το Κυπριακό Διυλιστήριο Πετρελαίου, που αποτελεί κρατική ιδιοκτησία, μετά την ένταξη της Κύπρου στην Ε.Ε. και μετά από απόφαση της Κυβέρνησης της Κυπριακής Δημοκρατίας (Οικολογική Κίνηση, 2014), τερμάτισε την λειτουργία του και μετατράπηκε προσωρινά σε χώρο αποθήκευσης πετρελαιοειδών και στρατηγικών αποθεμάτων πετρελαίου. Σύμφωνα με στοιχεία του Υπουργείου Εργασίας, Πρόνοιας και Κοινωνικών Ασφαλίσεων, οι εγκαταστάσεις του παλιού διυλιστηρίου ανήκουν πλέον στην Κυπριακή Εταιρεία Αποθήκευσης Πετρελαιοειδών (Κ.Ε.Τ.Α.Π.), η οποία παραλαμβάνει, αποθηκεύει και διαχειρίζεται έτοιμα πετρελαιοειδή για λογαριασμό των Εταιρειών Εμπορίας Πετρελαιοειδών και του Κυπριακού Οργανισμού Διαχείρισης Αποθεμάτων Πετρελαιοειδών

(Κ.Ο.Δ.Α.Π.). Οι οργανισμοί αυτοί με την σειρά τους υπάγονται στην Υπηρεσία Ενέργειας του Υπουργείου Ενέργειας, Εμπορίου, Βιομηχανίας και Τουρισμού, η οποία είναι αρμόδια για την εφαρμογή της πολιτικής της Κυβέρνησης στον τομέα των συμβατικών πηγών ενέργειας. (Υπουργείο Ενέργειας, Εμπορίου, Βιομηχανίας και Τουρισμού, 2014).

Αντιθέτως, ο χώρος του τερματικού σταθμού αποτελεί από το 1965 μέχρι και σήμερα κατά κύριο λόγο χώρο ιδιωτικής περιουσίας, με εξαίρεση κάποιες μεμονωμένες εγκαταστάσεις της Κ.Ε.Τ.Α.Π., στον οποίο δραστηριοποιείται μια σειρά από ιδιωτικές εταιρείες που ορίζονται σύμφωνα με τους «Μετά Συμμετεχουσών Εταιρειών Πετρελαίων Συμφωνίας» Επικυρωτικούς Νόμους του 1965 (Ν.42/65) και του 1997 (Ν.1(III)/97). Οι εταιρείες που δραστηριοποιούνται στον σταθμό τόσο για την αποθήκευση πετρελαιοειδών όσο και για την αποθήκευση υγραερίου είναι οι ακόλουθες:

- ❖ ΕΛΠΕ (Ελληνικά Πετρέλαια Κύπρου) – ΕΚΟ
- ❖ ExxonMobil Cyprus Ltd
- ❖ Κ.Ε.Τ.Α.Π. (Κυπριακή Εταιρεία Αποθήκευσης Πετρελαιοειδών)
- ❖ Petrolina (Holdings) Public Ltd
- ❖ Eurogas
- ❖ Centragaz
- ❖ Intergaz Ltd
- ❖ Συνεργκάζ Ατδ

Τέλος, με δηλώσεις του ο Υπουργός Ενέργειας, Εμπορίου, Τουρισμού και Βιομηχανίας κ. Γιώργος Λακκοτρύπης, μετά την ολοκλήρωση της συνεδρίας του Υπουργικού Συμβουλίου στις 16 Ιουλίου του 2014 ανέφερε ότι πάρθηκε η απόφαση για αποκρατικοποίηση της Κ.Ε.Τ.Α.Π. αλλά και για μετακίνηση των εγκαταστάσεών της σε νέο ιδιόκτητο τερματικό σταθμό στην περιοχή του Βασιλικού, σε χώρο που βρίσκεται 43 περίπου χιλιόμετρα μακριά από την πόλη της Λάρνακας, ενώ άφησε να νοηθεί ότι η μετακίνηση δεν αφορά μόνο τις κρατικές εγκαταστάσεις αλλά το σύνολο των πετρελαϊκών εγκαταστάσεων εντός των ζώνης «Βε1». Οι διαδικασίες αυτή θα ολοκληρωθεί μέχρι και το 2017 και η Κυβέρνηση με την απόφαση της αυτή, όπως ανέφερε ο κ. Υπουργός, αποσκοπεί στην αποκατάσταση του χώρου του πρώην Κυπριακού Διυλιστηρίου και στην χρήση της για σκοπό πέραν της αποθήκευσης και διαχείρισης πετρελαιοειδών (Γραφείο Τύπου και Πληροφοριών, 2014).

### 3.5. Υφιστάμενος σχεδιασμός για την περιοχή μελέτης

Ο υφιστάμενος σχεδιασμός για την περιοχή μελέτης στο παρόν στάδιο δεν αφορά στο σύνολο της περιοχής παρά μόνο στους χώρους του λιμανιού και της μαρίνας. Οι τοπικές αρχές θέλοντας να αξιοποιήσουν τα συγκριτικά πλεονεκτήματα που προσφέρει η εν λόγω περιοχή, κατά τον Απρίλιο

του 2012 υπέγραψαν συμφωνία με την Κοινοπραξία «Ζήνων»<sup>12</sup> για την ενιαία ανάπτυξη της περιοχής του λιμανιού και της μαρίνας σύμφωνα με τις διατάξεις και τα πρότυπα που ορίζει το Τοπικό Σχέδιο Λάρνακας του 2011 (Γραφείο Τύπου και Πληροφοριών, 2012). Όραμα των φορέων της κοινοπραξίας αλλά και των τοπικών αρχών της πόλης είναι η βιώσιμη ανάπτυξη του παραλιακού μετώπου της Λάρνακας και των ναυτιλιακών υποδομών του με στόχο την καθιέρωση της πόλης ως τουριστικό πόλο και ναυτιλιακό κόμβο διεθνούς φήμης, την επίτευξη μιας περιβαλλοντικά και οικονομικά βιώσιμης ανάπτυξης αλλά και την εκμετάλλευση στο μέγιστο των δυνατοτήτων της πόλης σχετικά με την δημιουργία κοινόχρηστων χώρων και καινοτόμων κτηρίων, γεγονός που θα λειτουργήσει ευεργετικά για την Λάρνακα σε μακροπρόθεσμο επίπεδο (Brownrigg, 2012).

Η ανάπτυξη, το κόστος της οποίας υπολογίζεται να υπερβαίνει τα 600 εκατομμύρια ευρώ και η οποία θα καταλαμβάνει έκταση περίπου 200,000 m<sup>2</sup>, αφορά στον σχεδιασμό για τέσσερα διαφορετικά είδη έργων. Η κοινοπραξία με γνώμονα την ανάπτυξη στο πλαίσιο της αειφορίας, έθεσε ως στόχο την κατασκευή των εξής υποδομών και έργων:

1. Της μαρίνας «Ζήνων»
2. Του τουριστικού λιμανιού «Ζήνων»
3. Των «πράσινων» κτηριακών εγκαταστάσεων
4. Των «πράσινων» αστικών ανοικτών χώρων

(Municipality of Larnaka – USUDS Project, 2012)

Σύμφωνα με τον σχεδιασμό, τα έργα της μαρίνας «Ζήνων» περιλαμβάνουν την επέκταση της υφιστάμενης μαρίνας Λάρνακας με σκοπό τον ελλιμενισμό 900 σκαφών μήκους από 6 έως και 40 μέτρων, την κατασκευή εμπορικού και πολιτιστικού κέντρου, την ανέγερση οικιστικών μονάδων και την δημιουργία yachting club. Παράλληλα, τα έργα για το λιμάνι περιλαμβάνουν την διάνοιξη της θαλάσσιας εισόδου του λιμανιού και την δημιουργία νέου προβλήτα αλλά και τερματικού επιβατικού σταθμού, έργα τα οποία θα έχουν την δυνατότητα να εξυπηρετήσουν τόσο μεγάλα κρουαζιερόπλοια όσο και μικρότερου μεγέθους σκάφη καθιστώντας έτσι την Λάρνακα ως το κύριο επιβατικό λιμάνι του νησιού.

Αναφορικά με τις κτηριακές εγκαταστάσεις της νέας αυτής ανάπτυξης, τα σχέδια προβλέπουν την κατασκευή σχετικά μικρού μεγέθους κτηρίων που προορίζονται για οικιστική χρήση αλλά και την ανέγερση μεγάλου μεγέθους πολυώροφων κτηρίων, στα οποία θα στεγάζονται ξενοδοχειακές μονάδες, ιδιωτικές κατοικίες και γραφεία εταιρειών που θα δραστηριοποιούνται εντός και εκτός του λιμανιού και της μαρίνας. Οι ενεργειακές ανάγκες των εγκαταστάσεων αυτών, σε μια προσπάθεια διασφάλισης της περιβαλλοντικής βιωσιμότητας της ανάπτυξης, θα καλύπτονται

<sup>12</sup> Η Κοινοπραξία «Ζήνων» αποτελεί κοινοπραξία ιδιωτικών φορέων που συστάθηκε με σκοπό την ανάληψη του έργου για ανάπτυξη του παραλιακού μετώπου Λάρνακας. Η κοινοπραξία αποτελείται από τις εταιρείες: Bouygues Batiment International, Iacovou Brothers, Amsterdam Logistics Group BV, Lievense Consulting Engineers, Louis Public Company Ltd, Petrolina (holdings) Public Ltd, Marinaman Ltd, Costa Crociere S.P.A, K&G Med. Marinas management και General Construction Company Limited.

χρησιμοποιώντας ενναλακτικές πηγές ενέργειας. Τέλος, προβλέπεται η κατασκευή δημόσιων και κοινόχρηστων χώρων, η οποία θα περιλαμβάνει και την δημιουργία ενός παράλιου πάρκου σε κεντρική τοποθεσία εντός της περιοχής ανάπτυξης (Brownrigg, 2012).

Η ανάπτυξη σχεδιάστηκε στο πλαίσιο του μοντέλου Design Build Finance Operate (DBFO), μέθοδος που ορίζει ότι η κοινοπραξία «Ζήνων» έχει την ευθύνη για τον σχεδιασμό, την κατασκευή αλλά και την διαχείριση του χώρου ανάπτυξης για συγκεκριμένη χρονική περίοδο με το πέρας της οποίας, η ιδιοκτησία του χώρου και των εγκαταστάσεων θα επιστρέψει στο κράτος (Municipality of Larnaka – USUDS Project). Στις διαπραγματεύσεις της κοινοπραξίας με την Κυβέρνηση ορίστηκε όπως το έργο (λιμάνι, μαρίνα και εμπορικές αναπτύξεις) αλλά και οι επιμέρους οικιστικές αναπτύξεις μείνουν υπό την ιδιοκτησία της κοινοπραξίας για περίοδο 35 και 99 ετών αντίστοιχα (Γραφείο Τύπου και Πληροφοριών, 2012).

Στην αρχική συμφωνία μεταξύ των δύο πλευρών (κοινοπραξίας και Κυβέρνησης) ορίστηκε ως στόχος έναρξης των εργασιών το έτος 2013. Παρόλα αυτά ο στόχος αυτός δεν έχει επιτευχθεί και μέχρι σήμερα οι εργασίες για την υλοποίηση του σχεδιασμού της κοινοπραξίας δεν έχουν ξεκινήσει. Ο λόγος για την καθυστέρηση αυτή φαίνεται να είναι η έλλειψη των απαραίτητων οικονομικών πόρων, γεγονός που πιθανότατα αποτελεί απόρροια της παγκόσμιας οικονομικής κρίσης και το οποίο ώθησε την κοινοπραξία στην υποβολή πολλαπλών αιτήσεων παράτασης της ημερομηνίας έναρξης κατασκευής των έργων, με τον Δήμαρχο Λάρνακας κ. Ανδρέα Λουρουτζιάτη να δηλώνει σε ανακοίνωση του σε γνωστό έντυπο μέσο του νησιού ότι «οι πρώτες εργασίες πλέον αναμένονται εντός του 2015» (Η Καθημερινή, 2014).

### 3.6. Αναγκαιότητα εκ νέου σχεδιασμού

Η αναγκαιότητα ενός νέου σχεδιασμού έγκειται στο γεγονός ότι παρόλη την ύπαρξη υφιστάμενου σχεδιασμού για την περιοχή μελέτης, η Λάρνακα λόγω των εξελίξεων σχετικά με την εύρεση αποθεμάτων φυσικού αερίου εντός της κυπριακής ΑΟΖ, πάει να βρεθεί προ τετελεσμένων με την χρήση του λιμανιού της ως βάσης εφοδιασμού της θαλάσσιας πλατφόρμας φυσικού αερίου της εταιρείας ENI Cyprus Ltd<sup>13</sup>, όπου θα δραστηριοποιούνται οι εταιρείες Medserv Cyprus Ltd και Halliburton Mediterranean Ltd.

Η βάση αυτή, σύμφωνα με τις προδιαγραφές της ανάδοχου εταιρείας Medserv Cyprus Ltd, προβλέπεται να περιλαμβάνει εγκαταστάσεις αποθήκευσης χημικών και μονάδα παραγωγής υγρής λάσπης<sup>14</sup>, ενώ ο γενικότερος σκοπός λειτουργίας της θα είναι παραλαβή, αποθήκευση, χειρισμός και μεταφορά υλικών και εξοπλισμού από και προς την πλατφόρμα της ENI (Υπουργείο Γεωργίας,

<sup>13</sup> Η εταιρεία ENI Cyprus Ltd αποτελεί θυγατρική της ιταλικής πετρελαϊκής εταιρείας ENI, μέλος της ιταλο-κορεάτικης κοινοπραξίας ENI/KOGAS, η οποία, μετά από συμφωνία με την κυπριακή κυβέρνηση, ανέλαβε την γεώτρηση των οικοπέδων 2,3 και 9 της κυπριακής ΑΟΖ για την εξεύρεση φυσικού αερίου (Farrugia, 2014).

<sup>14</sup> Την ανάληψη διαχείρισης της βάσης εφοδιασμού ανέλαβε η εταιρεία Medserv Cyprus Ltd μετά από ορισμό της από την ENI, ενώ την διεύθυνση της μονάδας παραγωγής υγρής λάσπης ανέλαβε η εταιρεία Halliburton Mediterranean Ltd.



Φυσικών Πόρων και Περιβάλλοντος, 2014). Η λειτουργία της βάσης ανεφοδιασμού είναι απαραίτητη για την διασφάλιση της διεξαγωγής των υπεράκτιων γεωτρητικών δραστηριοτήτων, ωστόσο η νομιμότητα των διαδικασιών λήψης αποφάσεων που αφορούν την χωροθέτηση αυτής από πλευράς των τοπικών αρχών, όπως αποκαλύπτουν τα παρακάτω στοιχεία, επιδέχεται αμφισβήτηση (Χαραυγή, 2014).

Σύμφωνα με δηλώσεις του Υπουργού Συγκοινωνιών και Έργων κ. Μάριου Δημητριάδη κατά τον Απρίλιο του 2014, οι εμπλεκόμενες εταιρείες έχουν λάβει διευκολύνσεις σχετικά με την χωροθέτηση βάσης εφοδιασμού στο λιμάνι της Λάρνακας για την θαλάσσια πλατφόρμα της ENI στα πλαίσια της διενέργειας ερευνών για το φυσικό αέριο. Ως μέγιστη διάρκεια δραστηριοποίησης της βάσης στους χώρους του λιμανιού ορίστηκε περίοδος δύο ετών ενώ σχετικά με το κατά πόσο αυτό εμποδίζει την υλοποίηση του σχεδιασμού της Κοινοπραξίας «Ζήνων», ο Υπουργός ανέφερε χαρακτηριστικά ότι «καμιά από τις ενέργειες που κάνουμε δεν εμποδίζει με οποιονδήποτε τρόπο τη νέα ενιαία ανάπτυξη της Λάρνακας. Οποιοσδήποτε διευκολύνσεις έχουν δοθεί στις εταιρείες που κάνουν τις έρευνες είναι για μέγιστο χρονικό διάστημα δύο χρόνων και είναι σε χώρους που δεν εμποδίζουν με κανένα τρόπο την ανάπτυξη της Λάρνακας.» (Γραφείο Τύπου και Πληροφοριών, 2014). Ωστόσο, με βάση στοιχεία που παρατίθενται στην τεχνικο-οικονομική μελέτη της Medserv, το συμβόλαιο που υπέγραψε η εν λόγω εταιρεία με την Κυπριακή Κυβέρνηση, με ισχύ από τον Ιούνιο του 2014, δεν αφορά σε περίοδο δύο ετών αλλά τριών με δυνατότητα ανανέωσης της μίσθωσης του χώρου για άλλα δύο χρόνια (Farrugia, 2014).

Παράλληλα, η ξαφνική απόφαση της Κυβέρνησης για χωροθέτηση της βάσης εφοδιασμού στο λιμάνι της Λάρνακας και κατ' επέκταση η έναρξη των εργασιών για ανέγερση των εγκαταστάσεων της βάσης, λειτουργεί κατά παράβαση των διατάξεων μίας σειράς νομοθετημάτων και προγραμματικών κειμένων και λογικά προκαλεί τις αντιδράσεις της τοπικής κοινωνίας της πόλης. Συγκεκριμένα:

- ❖ Η απόφαση για χωροθέτηση αλλά και η έναρξη εργασιών από την ανάδοχη εταιρεία της βάσης ανεφοδιασμού, Medserv Cyprus Ltd, παραβιάζει τον «Περί Πολεοδομίας και Χωροταξίας» νόμο του 1972 (Ν.90/72) αλλά και τους τροποποιητικούς του αφού η έγκριση για χωροθέτηση εκδόθηκε χωρίς η εταιρεία να προβεί στην υποβολή αίτησης για πολεοδομική άδεια (Χαραυγή, 2014). Επίσης, κατά την διαδικασία λήψης της απόφασης για χωροθέτηση, οι τοπικές αρχές δεν προέβησαν σε έναρξη διαδικασιών δημόσιας διαβούλευσης και ενημέρωσης του κοινού. Επίσης, ενώ στον «Περί Πολεοδομίας και Χωροταξίας» νόμο δίνεται η δυνατότητα έγκρισης έργων από το Υπουργικό Συμβούλιο, παρακάμπτοντας τις Πολεοδομικές Αρχές, η δυνατότητα αυτή ισχύει μόνο για δημόσια έργα, κάτι το οποίο η βάση εφοδιασμού της Medserv προφανώς δεν είναι (Τμήμα Πολεοδομίας και Οικήσεως, 2014).
- ❖ Η παραχώρηση εκτάσεων του χώρου του λιμανιού για τέτοιου είδους χρήσεις πάει ενάντια στις διατάξεις του άρθρου 33 του Τοπικού Σχέδιου Λάρνακας του 2011 οι οποίες εναρμονίζονται με τον σχεδιασμό της Κοινοπραξίας «Ζήνων» και προσανατολίζονται προς μια ενιαία τουριστική/εμπορική ανάπτυξη των χώρων του λιμανιού και της μαρίνας

και οι οποίες σε καμία περίπτωση δεν προβλέπουν την ανέγερση βιομηχανικού τύπου μονάδων εντός του λιμανιού (Τμήμα Πολεοδομίας και Οικήσεως, 2011).

- ❖ Η περιβαλλοντική έγκριση εκ μέρους της Κυβέρνησης για την βάση εφοδιασμού δόθηκε στις 9 Ιουλίου του 2014 (Υπουργείο Γεωργίας, Φυσικών Πόρων και Περιβάλλοντος, 2014). Παρόλα αυτά, το συμβόλαιο που υπογράφηκε με την εταιρεία Medserv Cyprus είχε ισχύ από τον Ιούνιο όπου και ξεκίνησαν οι διαδικασίες ανέγερσης των εγκαταστάσεων της βάσης. Πέραν της παράβασης των διατάξεων του «Περί Εκτίμησης των Επιπτώσεων στο Περιβάλλον» νόμου του 2005 (Ν.140[Ι]/2005), το γεγονός ότι η υλοποίηση ενός έργου, του οποίου οι διαδικασίες έγκρισης δεν τήρησαν τον βαθμό της απαιτούμενης διαφάνειας, ξεκίνησε παράνομα και μετέπειτα αντί για κυρώσεις του δόθηκε και η ανάλογη περιβαλλοντική έγκριση, θέτει την αμεροληψία των Περιβαλλοντικών Αρχών του κράτους υπό αμφισβήτηση.

Οι ξεκάθαρες αυτές παραβιάσεις των νόμων του κράτους αλλά και η στάση των αρμοδίων αρχών οδήγησαν στην ρήξη των σχέσεων μεταξύ της τοπικής κοινωνίας και των τοπικών αρχών της πόλης αφού ο δήμαρχος κ. Λουρουτζιάτης, ενώ αρχικά συμμεριζόταν τις ανησυχίες των πολιτών και εξέφραζε δημόσια της αντίθεση του σε μια τέτοιου είδους ανάπτυξη εντός του λιμανιού, στην συνέχεια επικαλούμενος την αδυναμία εξεύρεσης χρηματοδότησης για την άμεση υλοποίηση των σχεδίων της Κοινοπραξίας «Ζήνων» δήλωσε ότι η νέα αυτή προοπτική για το λιμάνι της Λάρνακας αποτελεί ευκαιρία την οποία πρέπει η τοπική κοινωνία να αγκαλιάσει, αναφερόμενος κυρίως στην πιθανότητα διάνοιξης θέσεων εργασίας και τόνωσης της τοπικής οικονομίας (Sigmalive, 2014). Με παρόμοιες δηλώσεις, εκπρόσωποι διαφόρων δημοσίων φορέων όπως ο πρόεδρος του κυβερνώντος πολιτικού κόμματος ΔΗ.ΣΥ. κ. Αβέρωφ Νεοφύτου, ο Υπουργός Συγκοινωνιών και Έργων κ. Μάριος Δημητριάδης αλλά και ο πρώην πρόεδρος του διοικητικού συμβουλίου της Αρχής Λιμένων Κύπρου κ. Χρύσης Πρέντζας κάλεσαν τους πολίτες της Λάρνακας αλλά και την κυπριακή κοινωνία γενικότερα να δεχθούν τα έργα αυτά με την πρόφαση ότι θα οδηγήσουν στην οικονομική ανάπτυξη της πόλης (Antliw, 2014; Ο Φιλελεύθερος, 2014).

Οι δηλώσεις αυτές ωστόσο, στην συγκεκριμένη χρονική στιγμή όπου έγιναν αλλά ακόμη και σήμερα δεν μπορούν να θεωρηθούν σαν τίποτα άλλο παρά μόνο εικασίες αφού δεν έχει συνταχθεί τεχνικο-οικονομική μελέτη για τις οικονομικές αλλά και κοινωνικές επιπτώσεις της εγκατάστασης της βάσης εφοδιασμού στο λιμάνι της πόλης. Συγκεκριμένα, και παρόλο που η διαδικασίες υλοποίησης των έργων είχαν ήδη ξεκινήσει, μόλις στις 31 Ιουλίου του 2014 το Υπουργικό Συμβούλιο με ανακοίνωση του ανέφερε ότι λήφθηκε η απόφαση για εκπόνηση στρατηγικού σχεδιασμού για τις χρήσεις του λιμανιού Λάρνακας (Γραφείο Τύπου και Πληροφοριών, 2014). Ταυτόχρονα, η Κυβέρνηση μετά από πιέσεις των πολιτών και των οργανωμένων συνόλων της Λάρνακας, υπέγραψε συμφωνία με την εταιρεία Lloyd's Register Energy για την εκπόνηση ανεξάρτητης μελέτης περιβαλλοντικών επιπτώσεων αλλά και για την εκπόνηση ρυθμιστικού/χωροταξικού σχεδίου για τις εγκαταστάσεις της βάσης εφοδιασμού στο λιμάνι της Λάρνακας (Ο Φιλελεύθερος, 2014). Παρόλα αυτά, σύμφωνα με στοιχεία που δημοσίευσε στις 3 Σεπτεμβρίου σε προσωπικό της λογαριασμό στο γνωστό διαδικτυακό κοινωνικό μέσο «Facebook»

η οργανωμένη κίνηση πολιτών «LarnacAct», η ανέγερση των εγκαταστάσεων ολοκληρώθηκε ενώ τόσο η στρατηγική μελέτη όσο και η ανεξάρτητη περιβαλλοντική μελέτη της Lloyd's Register Energy μέχρι και σήμερα δεν έχουν εκδοθεί, ενισχύοντας έτσι την πεποίθηση ότι η Λάρνακα πάει να βρεθεί προ τετελεσμένων με την βάση εφοδιασμού για τις ανάγκες της υπεράκτιας γεώτρησης υδρογονανθράκων, έστω κι αν η εγκατάσταση της βάσης αποτελέσει εν τέλει προσωρινό μέτρο (Λάρνακα εν δράσει\_LarnacAct, 2014).

Εικόνα 3.6./1: Εγκαταστάσεις Εργοστασίου Παραγωγής Λάσπης στο λιμάνι Λάρνακας



(Πηγή:

<https://www.facebook.com/larnacact/photos/pcb.367358520079931/367358280079955/?type=1&theater>)

Επιπρόσθετα, ένας παράγοντας που οφείλει να ληφθεί υπόψη αποτελεί ο παράγοντας της ασφάλειας των κατοίκων της περιοχής. Ήδη η ύπαρξη του τερματικού σταθμού αποθήκευσης καυσίμων στην περιοχή αποτελεί κίνδυνο για την υγεία των κατοίκων της περιοχής γύρω απ' τον σταθμό αφού οι εγκαταστάσεις του τερματικού βρίσκονται στον κατάλογο των εγκαταστάσεων που εμπίπτουν στις πρόνοιες των «Περί Αντιμετώπισης των Κινδύνων Ατυχημάτων Μεγάλης Κλίμακας Σχετιζόμενων με Επικίνδυνες Ουσίες» Κανονισμών του 2001 και 2006 όπως αυτοί σχεδιάστηκαν με βάση τις προδιαγραφές της Ευρωπαϊκής Οδηγίας 92/82/ΕΚ του Συμβουλίου της 9<sup>ης</sup> Δεκεμβρίου του 1996, γνωστή ως Οδηγία SEVESO II, και της Οδηγίας 2003/105/ΕΕ που την τροποποιεί (Τμήμα Επιθεώρησης Εργασίας, 2014). Οι εγκαταστάσεις αυτές σύμφωνα με ενδεικτικές οδηγίες του Τοπικού Σχέδιου Λάρνακας του 2011 οφείλουν να χωροθετούνται ανάλογα με το είδος της εγκατάστασης σε συγκεκριμένη απόσταση από οικιστικές περιοχές (Τμήμα Πολεοδομίας και Οικήσεως, 2011). Η χωροθέτηση της βάσης εφοδιασμού εντός του λιμανιού Λάρνακας αγνοεί πλήρως τις οδηγίες αυτές και επομένως βάζει την ζωή των κατοίκων της περιοχής σε περαιτέρω κίνδυνο αφού το είδος των εγκαταστάσεων της βάσης εμπίπτει στις

κατηγορίες των εγκαταστάσεων για τις οποίες οι πιο πάνω κανονισμοί και νομοθεσίες αναφέρονται, ενώ η εγγύτητα του χώρου του λιμανιού με οικιστικές περιοχές είναι αυξημένη σε σχέση με την εγγύτητα των οικιστικών αυτών περιοχών με τον τερματικό σταθμό αποθήκευσης καυσίμων. (βλ. Χάρτης Περιβαλλοντικών Απειλών - Τοπικού Σχεδίου Λάρνακας 2011 στο Παράρτημα)

Επομένως, για την διασφάλιση τόσο της αειφόρου ανάπτυξης του παραλιακού μετώπου της πόλης όσο και της ασφάλειας των κατοίκων της Λάρνακας, κρίνεται άμεσα αναγκαίος ένας εναλλακτικός στρατηγικός σχεδιασμός ο οποίος θα έχει ως γνώμονα την περιβαλλοντική και οικολογική βιωσιμότητα της περιοχής αλλά και της πόλης ως σύνολο και ο οποίος παράλληλα θα ανταποκρίνεται στα οικονομικά δεδομένα της εποχής, έτσι ώστε να αποφευχθούν φαινόμενα όπως η αδυναμία εξασφάλισης των απαραίτητων οικονομικών πόρων για την υλοποίηση του σχεδιασμού, ως επακόλουθο της οικονομικής κρίσης, με χαρακτηριστικό παράδειγμα αυτό του σχεδιασμού της Κοινοπραξίας «Ζήνων». Ο εναλλακτικός αυτός σχεδιασμός πρέπει να εναρμονίζεται με τις διατάξεις του Τοπικού Σχεδίου Λάρνακας αλλά και να σέβεται τις πρόνοιες των ανάλογων νομοθεσιών, διατηρώντας τον κατάλληλο βαθμό διαφάνειας, έτσι ώστε οι οποιοσδήποτε ενέργειες που θα προβλέπονται από αυτόν να χαρακτηρίζονται από νομιμότητα και σεβασμό προς την τοπική κοινωνία της Λάρνακας αλλά και τους θεσμούς του κράτους.

Τέλος, παρατηρώντας τα προβλήματα που αντιμετώπισε ο σχεδιασμός της Κοινοπραξίας «Ζήνων» σχετικά με την εξεύρεση οικονομικών πόρων για τη χρηματοδότηση του έργου αλλά και τον τρόπο με τον οποίο επικαλέστηκαν το γεγονός αυτό οι αρμόδιες αρχές για να δικαιολογήσουν την εγκατάσταση συγκρουόμενων με τον εγκεκριμένο σχεδιασμό χρήσεων εντός του λιμανιού, κρίνεται απαραίτητη η προσέγγιση του σχεδιασμού της ανάπτυξης με τον ανάλογο βαθμό ρεαλισμού, όσο αφορά τις οικονομικές δυνατότητες των επενδυτών για χρηματοδότηση του έργου, έτσι ώστε ο τελικός σχεδιασμός να είναι άμεσα υλοποιήσιμος.

### 3.7. SWOT Analysis

Στο παρόν υποκεφάλαιο θα αναλυθούν οι δυνάμεις/προοπτικές και αδυναμίες/προβλήματα που παρουσιάζονται σχετικά με τον εναλλακτικό σχεδιασμό μιας νέας ανάπτυξης στην περιοχή μελέτης της παρούσας εργασίας, όπως και οι ευκαιρίες αλλά και κίνδυνοι που προκύπτουν μέσα απ' την ενέργεια αυτή.

#### ❖ Δυνατότητες – Προοπτικές

- Αρχικά, το ξηρό υποτροπικό κλίμα της ευρύτερης περιοχής της Ανατολικής Μεσογείου και της Κύπρου ειδικότερα, δίνει στην Λάρνακα ένα συγκριτικό πλεονέκτημα σε σχέση με άλλες παράλιες μεσογειακές πόλεις αφού υψηλές θερμοκρασίες μπορούν να συναντηθούν καθ' όλη την διάρκεια της περιόδου Απριλίου – Οκτωβρίου παρατείνοντας έτσι την τουριστική περίοδο και καθιστώντας την Λάρνακα ιδανικό προορισμό για τις καλοκαιρινές διακοπές. Παράλληλα, οι ήπιοι χειμώνες αλλά και τα υψηλά επίπεδα ετήσιας ηλιοφάνειας προσφέρουν την δυνατότητα για προσέλκυση τουριστικών ρευμάτων καθ' όλη την διάρκεια του χρόνου (Τμήμα Μετεωρολογίας, 2014).



- Παράλληλα, το γεωγραφικό υπόβαθρο της περιοχής αποτελεί από μόνο του ένα σημαντικό συγκριτικό πλεονέκτημα αφού ο κόλπος της Λάρνακας (από την περιοχή Πύλας στα βορειοανατολικά μέχρι και το Κίτι στα νοτιοδυτικά) αποτελείται από 37 km ακτογραμμής, τα 12,7 εκ των οποίων ανήκουν στον Δήμο Λάρνακας. Η ακτογραμμή της Λάρνακας αποτελούσε ανέκαθεν πηγή ζωής για την πόλη ενώ η ιστορία και ο χαρακτήρας της πόλης ταυτίζονται άμεσα με την παράκτια της φύση. Τα αβαθή νερά του νησιού και οι αμμώδεις παραλίες της περιοχής αποτελούν ιδανικές συνθήκες για τουριστική ανάπτυξη ενώ το χαμηλό υψόμετρο της περιοχής σε συνδυασμό με τον επίπεδο τοπογραφικό της χαρακτηρίζεται προσφέρουν τις κατάλληλες συνθήκες για την κατασκευή υποδομών οποιουδήποτε είδους (Municipality of Larnaka – USUDS Project, 2013). Οι τοπογραφικές αυτές ιδιαιτερότητες σε συνδυασμό με τοπία ορόσημα για την πόλη όπως η Μεγάλη Αλυκή της Λάρνακας, η λίμνη της Βορόκληνης αλλά και το Εθνικό Δασικό Πάρκο Ριζοελιάς<sup>15</sup>, συνθέτουν ένα ελκυστικό φυσικό τοπίο.

- Σχετικά με τις στρατηγικές υποδομές της πόλης, ο Διεθνής Αερολιμένας Λάρνακας, ο οποίος θεωρείται ως ο κύριος αερολιμένας του νησιού, αποτελεί ένα ακόμη σημαντικό πλεονέκτημα για την πόλη και την καθιστά πύλη της χώρας. Η σημασία του αερολιμένα δεν περιορίζεται στα εθνικά πλαίσια αλλά αποτελεί ένα διεθνούς σημασίας κόμβο αερομεταφορών με μεγάλη επιρροή τόσο στην Ευρώπη όσο και στην Ασία, αφού υπολογίζεται ότι κάθε χρόνο το αεροδρόμιο εξυπηρετεί αριθμό πέραν των 5 εκατομμυρίων ταξιδιωτών (Hermes Airports, 2014).

- Περνώντας στον πολιτιστικό τομέα, η Λάρνακα διαθέτει πλούσιο πολιτιστικό και ιστορικό υπόβαθρο, το οποίο είναι εμφανές μέσα από κτήρια αλλά και τοπία ορόσημα της πόλης. Η Κύπρος λόγω της στρατηγικής της θέσης, ανέκαθεν αποτελούσε στόχο κατάκτησης για τους λαούς της Μεσογείου κι έτσι η ιστορία του νησιού σημαδεύτηκε από κατακτήσεις των Φράγκων, Ενετών, Οθωμανών κ.λπ. Το πέρασμα των λαών αυτών σε συνδυασμό με την ελληνικότητα του νησιού αλλά και τις διαχρονικές σχέσεις της Λάρνακας ως εμπορικό λιμάνι με εμπορεύματα από όλη την Μεσόγειο, έδωσαν στην πόλη μια πολυπολιτισμικότητα, η οποία είναι εμφανής μέχρι και σήμερα. Αρχαία μνημεία όπως το αρχαίο υδραγωγείο των Καμάρων και το μεσαιωνικό κάστρο της πόλης, ιστορικά τμήματα του αστικού ιστού όπως ο «Τουρκομαχαλλάς» αλλά και ιστορικοί τόποι λατρείας όπως ο ναός του Αγίου Λαζάρου, ο ναός της Παναγίας της Χρυσοπολίτισσας και το Χαλά Σουλτάν Τεκκέ, που αποτελεί τον σημαντικότερο τόπο λατρείας της Μουσουλμανικής θρησκείας μετά την Μέκκα και την Μεδίνα, προσδίδουν ένα πλούσιο και ξεχωριστό χαρακτήρα στην πόλη (Μιχαηλίδης, 2014).

- Ένα απ' τα σημαντικότερα πλεονεκτήματα για την ανάπτυξη του παραλιακού μετώπου αποτελεί η ύπαρξη υφιστάμενων προγραμματικών κειμένων τα οποία έχουν σχεδιαστεί με γνώμονα το είδος της ανάπτυξης που επιδιώκει να προτείνει η παρούσα διπλωματική εργασία. Συγκεκριμένα, το Τοπικό Σχέδιο Λάρνακας του 2011 αλλά και το τροποποιητικό κείμενο του 2013, αναφέρονται σε

<sup>15</sup> Τα φυσικά αυτά τοπία αποτελούν Τόπους Κοινοτικής Σημασίας (ΤΚΣ) αλλά και Ζώνες Ειδικής Προστασίας (ΖΕΠ) όπως ορίζονται μέσα απ' τους νόμους 153(I)/2003 «Περί Προστασίας της Φύσης και της Άγριας Ζωής» και 152(I)/2003 «Περί Προστασίας και Διαχείρισης των Άγριων Πτηνών και Θηραμάτων» αντίστοιχα. Παράλληλα, συμπεριλαμβάνονται στο δίκτυο περιοχών του Natura 2000 (Τμήμα Πολεοδομίας και Οικήσεως, 2013).



ενιαία ανάπτυξη των χώρων του λιμανιού και της μαρίνας με σημείο αναφοράς την αειφορία κι έτσι προσφέρουν τα κατάλληλα σχεδιαστικά εργαλεία αλλά και το απαιτούμενο νομοθετικό και προγραμματικό υπόβαθρο για την επίτευξη ενός εφικτού και βιώσιμου σχεδιασμού για την περιοχή μελέτης (Τμήμα Πολεοδομίας και Οικήσεως, 2013).

- Τέλος, η πόλη τα τελευταία δύο χρόνια γνώρισε μια σειρά αστικών αναπλάσεων με σήμα κατατεθέν την ανάπλαση της παραλιακής οδού Πιαλέ Πασά, ανάπλαση η οποία ενίσχυσε την ελκυστικότητα της περιοχής και έδωσε στην πόλη μια εικόνα σύγχρονης πόλης που οδεύει προς ανάπτυξη. Ο άλλοτε υποβαθμισμένος δρόμος αντικαταστάθηκε με ένα λειτουργικό και φιλικό προς τους κατοίκους της οδού, τους πεζούς αλλά και τους οδηγούς, παραλιακό δρόμο, παράλληλα του οποίου κατασκευάστηκαν δίκτυα πεζοδρόμων αλλά και ποδηλατοδρόμων που εκτείνονται κατά μήκος της οδού και συνδέουν τις δύο πιο γνωστές παραλίες αλλά και τις δύο δυναμικότερες περιοχές της πόλης, την παραλία Φοινικούδων και παραλία Μακένζυ. Η ανάπλαση αυτή, που σε συνδυασμό με άλλες αναπλάσεις εντός του αστικού ιστού αναδιαμόρφωσαν την εικόνα της πόλης αλλά και την αποσυμφόρησαν κυκλοφοριακά, αποτελεί σημαντικό πλεονέκτημα για την ελκυστικότητα της πόλης (Δήμος Λάρνακας, 2014).

#### ❖ Αδυναμίες - Προβλήματα

- Προφανέστατο και σημαντικότερο για την ανάπτυξη του παραλιακού μετώπου πρόβλημα αποτελεί η εγκατάσταση της βάσης εφοδιασμού της Medserv Cyprus Ltd για τις ανάγκες των δραστηριοτήτων υπεράκτιας γεώτρησης που αφορά τα αποθέματα φυσικού αερίου στην κυπριακή ΑΟΖ. Οι εγκαταστάσεις της βάσης πέραν των θεμάτων νομιμότητας που αντιμετωπίζει, όπως αυτά αναλύθηκαν στο υποκεφάλαιο 3.3. της παρούσας μελέτης, αποτελούν κατηγορία συγκρουσιακών χρήσεων γης με τις χρήσεις που προβλέπει το Τοπικό Σχέδιο Λάρνακας, στις οποίες βασίζεται η παρούσα μελέτη, ενώ η αδιαφάνεια σχετικά την περίοδο παραμονής και λειτουργίας της βάσης στο λιμάνι αποτελεί πρόβλημα για τον υπολογισμό της τυχόν έναρξης υλοποίησης των προτεινόμενων έργων αλλά και για τον σχεδιασμό της ανάπτυξης γενικότερα.

- Επίσης, σύμφωνα με τις διατάξεις του Τοπικού Σχεδίου, εμπόδιο στην ανάπτυξη ενδέχεται να αποτελέσει το υψηλό κόστος της αγοράς της γης εντός της περιοχής μελέτης αλλά και ο κατακερματισμός του ιδιοκτησιακού καθεστώτος, δυσκολεύοντας έτσι την υλοποίηση μιας ενιαίας ανάπτυξης (Τμήμα Πολεοδομίας και Οικήσεως, 2013).

- Η γενικότερη οικονομική κρίση των τελευταίων ετών και τα σχετικά πρόσφατα γεγονότα που αφορούν το κούρεμα των καταθέσεων των πελατών της Τράπεζας Κύπρου αλλά και το κλείσιμο της Λαϊκής Τράπεζας, οδήγησαν, σύμφωνα με προφορικά στοιχεία από προσωπική συνομιλία του γράφοντος με διευθυντικό στέλεχος της τράπεζας Eurobank, στην απροθυμία του ιδιωτικού τομέα για μεγάλες επενδύσεις στρατηγικού χαρακτήρα, κάτι που μπορεί να αποτελέσει τροχοπέδη για την χρηματοδότηση και υλοποίηση του οποιουδήποτε σχεδιασμού.

- Περαιτέρω, ένα σημαντικό πρόβλημα που αντιμετωπίζει η Λάρνακα είναι η δυσλειτουργική χωροθέτηση σημαντικών υποδομών της. Συγκεκριμένα, ενώ ο κόλπος της Λάρνακας διαθέτει 37 χιλιόμετρα αμμώδους ακτογραμμής, η ακτογραμμή αυτή χαρακτηρίζεται από ασυνέχεια αφού διάφορα είδη υποδομών χωροθετούνται στα όρια της και διασπούν το παραλιακό μέτωπο της πόλης. Συγκεκριμένα, πέραν του τερματικού σταθμού αποθήκευσης καυσίμων, η ακτογραμμή της Λάρνακας διασπάται από τον Διεθνή Αερολιμένα Λάρνακας στα νότια και από τις αγγλικές βάσεις και τον ηλεκτροπαραγωγικό σταθμό Δεκέλειας στα βόρεια. Τα σημαντικότερα εμπόδια όμως, κατά παράδοξο τρόπο, αποτελούν το ίδιο το λιμάνι και η μαρίνα της πόλης τα οποία και βρίσκονται ακριβώς στο κέντρο της και στην παρούσα τους κατάσταση αποτελούν εμπόδιο μεταξύ των κατοίκων και του στοιχείου που χαρακτηρίζει την Λάρνακα ως πόλη-λιμάνι, της θάλασσας.
- Αδυναμία αποτελεί επίσης και το χαμηλό υψόμετρο της πόλης αφού, ελέω φυσικής καταστροφής, είναι ευάλωτη σε πλημμύρες. Με βάση το γεγονός ότι το 50% περίπου της εδαφικής επιφάνειας της Λάρνακας βρίσκεται σε υψόμετρο μικρότερο των 4 μέτρων, οι επιπτώσεις από επικείμενη φυσική καταστροφή κρίνονται σοβαρές. (Τμήμα Πολεοδομίας και Οικήσεως, 2011).
- Τέλος, παρόλο που το θερμό κλίμα της Κύπρου προσφέρεται για καλοκαιρινές διακοπές, το νησί είναι ιδιαίτερα επιρρεπές σε καύσωνες κατά τους καλοκαιρινούς μήνες του Ιουλίου και του Αυγούστου, με θερμοκρασίες να υπερβαίνουν του 40 βαθμούς Κελσίου. Το γεγονός αυτό μπορεί να λειτουργήσει αποτρεπτικά για την επιλογή της Κύπρου ως τουριστικό προορισμό των πολιτών ξένων χωρών κατά τις περιόδους αυτές (Τμήμα Πολεοδομίας και Οικήσεως, 2013).

#### ❖ Ευκαιρίες

- Η Λάρνακα μέσω μιας νέας αειφόρου ανάπτυξης και εκμεταλλευόμενη τα φυσικά της πλεονεκτήματα μπορεί να καταστεί πόλη-παράδειγμα πράσινης ανάπτυξης. Αξιοποιώντας τα ετήσια υψηλά ποσοστά ηλιοφάνειας, έχει την δυνατότητα να καλύψει τις ενεργειακές ανάγκες του νέου παραλιακού της μετώπου χρησιμοποιώντας μόνο ηλιακή ενέργεια, καθιστώντας την έτσι ως την μοναδική ανεξάρτητη από ορυκτά καύσιμα αστική περιοχή της Κύπρου και διασφαλίζοντας την επίτευξη του στόχου για οικολογική αειφορία. Μια «πράσινη» ανάπτυξη παραλιακού μετώπου αυτής της κλίμακας, και σε συνδυασμό με τη διεθνή φυσιογνωμία του νησιού, ενδέχεται να αποτελέσει πρότυπο για παράλιες πόλεις τόσο εντός των χωρικών συνόρων της Κύπρου όσο και εκτός, και ιδιαίτερα στην ευρύτερη περιοχή της Μεσογείου (Municipality of Larnaka – USUDS Project, 2013). Η κατεύθυνση αυτή στηρίζεται και μέσα από τις διατάξεις του Τοπικού Σχεδίου Λάρνακας που αφορούν σε ενοποιημένες αστικές αναπτύξεις και προωθούν την περιβαλλοντική βιωσιμότητα (Τμήμα Πολεοδομίας και Οικήσεως, 2011).
- Μία ακόμη σημαντική ευκαιρία την οποία η Λάρνακα καλείται να αξιοποιήσει αποτελεί η ύπαρξη υφιστάμενου σχεδιασμού (μελέτη Κοινοπραξίας «Ζήνων»), ο οποίος ανταποκρίνεται στα πλαίσια που θέτει η παρούσα διπλωματική εργασία. Η ευκαιρία δεν αφορά στον σχεδιασμό αυτό καθ' αυτό αλλά στην προθυμία ιδιωτικών φορέων να επενδύσουν σε μια βιώσιμη αστική ανάπτυξη του παραλιακού μετώπου της πόλης. Ενώ ο αξίας 600 και πλέον εκατομμύριων ευρώ σχεδιασμός

της κοινοπραξίας δεν έχει ακόμη υλοποιηθεί λόγω αδυναμίας εξεύρεσης των κατάλληλων οικονομικών πόρων, εφόσον υπάρχουν οι πρόθυμοι επενδυτές, δίνεται η ευκαιρία για επαναδιαπραγμάτευση μαζί τους για την υλοποίηση σχεδιασμών παρόμοιας φύσης οι οποίοι ωστόσο θα ανταποκρίνονται στις οικονομικές της συνθήκες του σήμερα και επομένως θα απαιτούν σαφώς λιγότερη χρηματοδότηση για την υλοποίησή τους.

- Ένας σημαντικός παράγοντας που μπορεί να αποτελέσει ευκαιρία για την ανάπτυξη της περιοχής μελέτης και κατ' επέκταση της πόλης, αποτελεί η εγγύτητά της με τα μεγαλύτερα κρατικά αλλά και ιδιωτικά πανεπιστημιακά ιδρύματα του νησιού. Συγκεκριμένα, η Λάρνακα βρίσκεται σε απόσταση μόλις 44 χιλιομέτρων από την Λευκωσία όπου έχει βάση το διεθνούς φήμης Πανεπιστήμιο Κύπρου αλλά και ιδιωτικά πανεπιστήμια όπως το Πανεπιστήμιο Λευκωσίας, το Ευρωπαϊκό Πανεπιστήμιο Κύπρου και το Πανεπιστήμιο Frederick. Ταυτόχρονα, η πόλη απέχει 65 χιλιόμετρα από την Λεμεσό και το Τεχνολογικό Πανεπιστήμιο Κύπρου ενώ αξίζει να σημειωθεί ότι πέραν του ιδιωτικού κολλεγίου Intercollege που χωροθετείται εντός της περιοχής μελέτης μας, σε απόσταση μόλις 5 χιλιομέτρων από την περιοχή βρίσκεται το πανεπιστήμιο UCLan Cyprus, το οποίο αποτελεί παράρτημα του βρετανικού πανεπιστημίου University of Central Lancashire (Google Maps, 2014). Το γεγονός αυτό αποτελεί ένα σημαντικό πλεονέκτημα για την πόλη αλλά και σημαντική ευκαιρία για ανάπτυξη χρήσεων που να αξιοποιούν αλλά και να αξιοποιούνται από τα πανεπιστημιακά ιδρύματα του νησιού, δημιουργώντας έτσι στενές σχέσεις με την ακαδημαϊκή κοινότητα της χώρας, κάτι το οποίο μεταφράζεται σε προοπτική ανάπτυξης για την Λάρνακα.

- Ευκαιρία επίσης για την πόλη αποτελεί το γεγονός ότι τα τελευταία δύο χρόνια, η Λάρνακα φιλοξένησε τους παγκόσμιους αγώνες βόλεϊ του 2013 και 2014 για την κατηγορία ατόμων ηλικίας κάτω των 21 ετών. Η διοργάνωση των δύο αυτών διεθνούς προβολής αθλητικών γεγονότων στέφθηκε με επιτυχία από τις τοπικές αρχές κι έτσι η Λάρνακα έβαλε τις βάσεις για φιλοξενία μελλοντικών παρόμοιας φύσης γεγονότων αλλά και για και για την καθιέρωση της ως πόλο αθλητικού τουρισμού (Κυπριακή Ομοσπονδία Πετοσφαίρισης, 2014).

#### ❖ Κίνδυνοι

- Οι κίνδυνοι που παρουσιάζονται αποτελούν κυρίως προβληματισμούς σχετικά με το πώς μπορούν κάποια φαινόμενα περιβαλλοντικής υποβάθμισης να επηρεάσουν την μελλοντική ανάπτυξη της Λάρνακας. Με αιτία την ένταση του φαινομένου της κλιματικής αλλαγής, για την πόλη εγείρονται δύο σημαντικά πρόβλημα που επηρεάζουν άμεσα την οικονομική της βιωσιμότητα: η διάβρωση των ακτών και η ερημοποίηση. Τα τελευταία χρόνια παρατηρείται ένταση των φαινομένων αυτών, κάτι που ανησυχεί ιδιαίτερα την τοπική κοινότητα αφού ένα μεγάλο μέρος του εργατικού δυναμικού της πόλης απασχολείται σε δραστηριότητες που έχουν ως βάση τις παραλίες της Λάρνακας. Ξενοδοχεία, κέντρα αναψυχής, μικροεπιχειρήσεις κ.λπ. αντιμετωπίζουν πλέον άμεσους οικονομικούς κινδύνους και το μέλλον τους φαίνεται αβέβαιο. Επίσης, τα φαινόμενα αυτά αποτελούν εξίσου σημαντικό κίνδυνο και για μελλοντικές αστικές αναπτύξεις, ιδιαίτερα αναπτύξεις που αφορούν στο παραλιακό μέτωπο της πόλης, αφού ενδέχεται

να απειλήσουν άμεσα την βιωσιμότητα τους αλλά και να αποθαρρύνουν τυχόν επενδυτές από το να επενδύσουν στις παράλιες περιοχές της πόλης (Τμήμα Πολεοδομίας και Οικήσεως, 2013).

- Τέλος, με την ολοκλήρωση και λειτουργία της νέας μαρίνας Λεμεσού από τον Ιούνιο του 2014, η κατασκευή της οποίας κόστισε 350 εκατομμύρια ευρώ, γεννάται ο κίνδυνος για μη ικανότητα επεξεργασίας πολιτικών έτσι ώστε η μαρίνα της Λάρνακας να ανταπεξέλθει στον αυξημένο πλέον ανταγωνισμό. Η νέα μαρίνα Λεμεσού, που αποτελεί σήμερα την μεγαλύτερη μαρίνα στην Κύπρο, πέραν από τις υπηρεσίες και τον χώρο ελλιμενισμού σκαφών, περιλαμβάνει κέντρα αναψυχής, οικιστικές αναπτύξεις κ.λπ. και επομένως θέτει υψηλά πρότυπα ανταγωνισμού, τα οποία η μαρίνα της Λάρνακας καλείται να αντιμετωπίσει για να καταστεί ανταγωνιστική (Υπουργείο Ενέργειας, Εμπορίου, Βιομηχανίας και Τουρισμού, 2014).

## Κεφάλαιο 4. Πρόταση

### 4.1. Όραμα - Στόχοι

Η ανάπτυξη που προτείνει η παρούσα διπλωματική εργασία αφορά στην περιοχή λιμανιού, μαρίνας και τερματικού/διυλιστηρίου και στοχεύει στην διασφάλιση ενός προτύπου ανάπτυξης που θα έχει ως γνώμονα την αειφορία. Οι στόχοι που τίθενται αποσκοπούν στην καθιέρωση του παραλιακού μετώπου, και κατ' επέκταση της πόλης της Λάρνακας, ως διεθνούς επιρροής πόλο τουρισμού και ναυτιλίας και ανταποκρίνονται εν μέρει στους στόχους που δίνονται μέσα από το εγκεκριμένο Τοπικό Σχέδιο Λάρνακας.

Ο γενικότερος στόχος που θέτει η παρούσα μελέτη αφορά μια ανάπτυξη βασισμένη σε 3 πυλώνες:

1. Την οικονομική βιωσιμότητα.
2. Την περιβαλλοντική βιωσιμότητα.
3. Την ενίσχυση της κοινωνικής συνοχής.

Για την υλοποίηση των στόχων αυτών καθορίζεται μία σειρά από ειδικούς στόχους που συγκεντρώνονται πιο κάτω ως εξής:

- ❖ Ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας της Λάρνακας στον τομέα του τουρισμού σε εθνικό επίπεδο μέσω της παροχής υψηλής ποιότητας υπηρεσιών αλλά και μέσω της προώθησης εναλλακτικών μορφών τουρισμού.
- ❖ Ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας της πόλης στον ναυτιλιακό τομέα σε διεθνές επίπεδο, ειδικότερα στο επίπεδο των μεσογειακών χωρών, μέσω της επέκτασης και αναβάθμισης των ναυτιλιακών υποδομών (λιμανιού και μαρίνας) και της επίτευξης των υψηλών προτύπων που θέτουν άλλες παγκοσμίου φήμης μεσογειακές πόλεις-λιμάνια στον τομέα της παροχής υπηρεσιών για τα ελλιμενιζόμενα σκάφη.
- ❖ Δημιουργία θέσεων εργασίας και στελέχωση των νέων αναπτύξεων από μέλη της τοπικής κοινωνίας, αντιμετωπίζοντας έτσι το φαινόμενο των υψηλών ποσοστών ανεργίας, απόρροια της οικονομικής κρίσης, και ενισχύοντας την τοπική οικονομία.
- ❖ Δημιουργία των κατάλληλων συνθηκών για προσέλκυση ιδιωτικών επενδύσεων, μέσω της παροχής θεσμικών και οικονομικών κινήτρων.
- ❖ Ενίσχυση του τομέα της παραγωγής καινοτομίας αλλά και του τομέα της έρευνας και τεχνολογίας μέσω της παροχής κινήτρων εγκατάστασης νέων επιχειρήσεων που δραστηριοποιούνται στους τομείς αυτούς εντός του χώρου της ανάπτυξης ενώ ταυτόχρονα παρέχοντας τους παράλληλα τα εργαλεία, θεσμικά και μη, για την ανάπτυξη τους (Τμήμα Πολεοδομίας και Οικήσεως, 2011).
- ❖ Επίτευξη ενεργειακής αυτονομίας βασισμένης σε εναλλακτικές πηγές ενέργειας.
- ❖ Διατήρηση υψηλών οικολογικών προτύπων καθ' όλη την διάρκεια της κατασκευής και λειτουργίας των εγκαταστάσεων της νέας ανάπτυξης.
- ❖ Δημιουργία χώρων πρασίνου, δημόσιων και κοινόχρηστων χώρων εντός της περιοχής μελέτης με στόχο την ενίσχυση της αισθητικής του αστικού περιβάλλοντος.



- ❖ Ενίσχυση της προσβασιμότητας της περιοχής μέσω την αναβάθμισης των υφιστάμενων και δημιουργίας νέων υποδομών αστικών μεταφορών.

Οι παραπάνω στόχοι θα επιτευχθούν μέσα από μια σειρά στοχευμένων έργων, τα οποία αναλύονται με εκτενή τρόπο στην ακόλουθη ενότητα.

#### 4.2. Προτεινόμενα έργα για την περιοχή μελέτης

Ο σχεδιασμός, σεβόμενος τις διατάξεις του άρθρου 24 του Τοπικού Σχεδίου Λάρνακας του 2011, αφορά στην ενοποιημένη ανάπτυξη της περιοχής μελέτης, ωστόσο για τους σκοπούς του παρόντος υποκεφαλαίου οι προτάσεις καταγράφονται ανάλογα με την περιοχή στην οποία χωροθετούνται.

##### ❖ Μαρίνα

Η μαρίνα της Λάρνακας, όπως αναφέρθηκε και στο κεφάλαιο 3.1.3., λειτουργεί κάτω από συνθήκες υπερπληρότητας και αποτελεί ένα σημαντικό κεφάλαιο για την τοπική οικονομία. Ωστόσο, η ολοκλήρωση και λειτουργία της νέας μαρίνας Λεμεσού αποτελεί ανταγωνιστικό πόλο για την δυναμική της μαρίνας της Λάρνακας και έτσι κρίνεται αναγκαία η λήψη μέτρων που να ενισχύουν την ανταγωνιστικότητα της και να διατηρούν, ή ακόμη και να αυξάνουν, τα ποσοστά ζήτησης για τις υπηρεσίες της. Προς την κατεύθυνση αυτή προτείνονται οι παρακάτω δράσεις.

- Αρχικά, υιοθετείται η πρόταση της Κοινοπραξίας «Ζήνων» για επέκταση του χώρου ελλιμενισμού σκαφών της μαρίνας, αυξάνοντας έτσι την φερόμενη ικανότητα της μαρίνας για ελλιμενισμό σκαφών από τα 450 στα 900 σκάφη μήκους από 6 έως και 40 μέτρων. Λαμβάνοντας υπόψη τα σταθερά επίπεδα ζήτησης για τις υπηρεσίες ελλιμενισμού της μαρίνας αλλά και το γεγονός ότι η συνολική ανάπτυξη της περιοχής αναμένεται να λειτουργήσει ως πόλος έλξης τουριστών, η επέκταση αυτή κρίνεται αναγκαία (Iacovou Brothers, 2013). (βλ. Χάρτης 4.2./1 στο Παράρτημα)
- Ταυτόχρονα, λαμβάνοντας υπόψη την ανάγκη για ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας, ελέω της λειτουργίας της νέας μαρίνας Λεμεσού, προτείνεται η διαμόρφωση ειδικού χώρου ελλιμενισμού σκαφών τύπου «superyacht», δηλαδή σκαφών μήκους 60 μέτρων και άνω (Boat International, 2014), εντός του χώρου της προτεινόμενης επέκτασης δίνοντας έτσι ένα σημαντικό συγκριτικό πλεονέκτημα όχι μόνο στην μαρίνα αλλά και γενικότερα στην πόλη της Λάρνακας, το οποίο ενισχύει τον ρόλο της σε διεθνές επίπεδο. Το έργο αυτό πέραν από τα οικονομικά οφέλη, έχει παράλληλα συμβολικό χαρακτήρα αφού μαρτυρά την έναρξη μιας νέας εποχής για την Λάρνακα όσο αφορά την δυναμική της στον τομέα του ελλιμενισμού σκαφών αναψυχής.
- Όσο αφορά το χερσαίο τμήμα της μαρίνας, προτείνεται αρχικά η διάνοιξη της μαρίνας προς το κοινό και η διαμόρφωση του χώρου με τρόπο έτσι ώστε να υπάρχει ομαλή σύνδεση μεταξύ του χώρου της μαρίνας και της εφαιπτόμενης παραλίας των Φοινικούδων τόσο σε οπτικό όσο και σε λειτουργικό επίπεδο. Παράλληλα, προτείνεται η αναβάθμιση των

κτηριακών εγκαταστάσεων της μαρίνας που αφορούν την εξυπηρέτηση των ιδιοκτητών και πληρωμάτων σκαφών, έτσι ώστε να μπορούν να καλυφθούν επαρκώς οι αυξημένες ανάγκες που θα προκύψουν μέσα από την επέκταση.

Σημαντικό ωστόσο στοιχείο αποτελεί και η δημιουργία ενός ευχάριστου περιβάλλοντος μέσα από το οποίο θα φανερώνεται και ο χαρακτήρας της τοπικής περιοχής, έτσι ώστε να μην υπάρχει η αίσθηση ότι η μαρίνα αποτελεί ξένο σώμα εντός της πόλης. Επομένως, πέραν από την αναβάθμιση, προτείνεται:

- Η χάραξη ζωνών εντός της μαρίνας η οποία θα περιλαμβάνουν τις υπάρχουσες εγκαταστάσεις αλλά και θα ευνοούν την χωροθέτηση χρήσεων που σχετίζονται με τον τουριστικό και πολιτιστικό τομέα, ταυτίζοντας έτσι τον χαρακτήρα της μαρίνας μ' αυτόν του παραλιακού μετώπου των Φοινικούδων και κατ' επέκταση, του κέντρου της πόλης. Ο σχεδιασμός αυτός οφείλει να εξυπηρετεί παράλληλα και την ανάδειξη της ιστορικής ξύλινης αποβάθρας της μαρίνας, η οποία και θα αποτελεί ορόσημο για την νέα αυτή ανάπτυξη, ενισχύοντας έτσι το στοιχείο της πλούσιας ιστορικότητας για το οποίο φημίζεται η Λάρνακα. (βλ. Χάρτης 4.2./1 στο Παράρτημα)

Επίσης, για την επίτευξη ενός βαθμού ενσωμάτωσης του χώρου της μαρίνας στον αστικό ιστό της πόλης ως ενεργό κομμάτι της, προτείνεται:

- Η χάραξη ζώνης οικιστικής ανάπτυξης εντός του χώρου, μέσα στην οποία θα δίνονται τα κατάλληλα κίνητρα για ανέγερση πολυτελών κατοικιών, που θα προορίζονται τόσο για τον τοπικό πληθυσμό της πόλης όσο και για τον ξένο πληθυσμό που θα επιλέγει την μαρίνα Λάρνακας ως σταθμό ελλιμενισμού. (βλ. Χάρτης 4.2./1 στο Παράρτημα)

Τέλος, για την χάραξη της προτεινόμενων ζωνών, προτείνεται:

- Η μετατόπιση των ορίων της μαρίνας που εφάπτονται με το λιμάνι έτσι ώστε αυτά να περιλαμβάνουν τον ανοικτό χώρο, έκτασης 64,000 m<sup>2</sup>, που βρίσκεται στο νότιο τμήμα του λιμανιού. (βλ. Χάρτης 4.2./1 στο Παράρτημα)

#### ❖ Λιμάνι

Το λιμάνι της Λάρνακας, όπως έχει προαναφερθεί στο κεφάλαιο 3.1.2., αποτελεί λιμάνι υποστηρικτικής δράσης για το λιμάνι της Λεμεσού, κάτι που φανερώνεται μέσα από τα στατιστικά στοιχεία τόσο της Αρχής Λιμένων, που αφορούν τον εμπορευματικό φόρτο, όσο και του Κυπριακού Οργανισμού Τουρισμού, που αφορούν στον αριθμό των συμμετεχόντων σε κρουαζιέρα τουριστών που καταφθάνουν στο λιμάνι (Κυπριακός Οργανισμός Τουρισμού, 2014). Δεδομένου ότι το λιμάνι της Λάρνακας υστερεί τόσο σε υποδομές όσο και σε κλίμακα συγκριτικά με τον λιμένα Λεμεσού στον τομέα των εμπορευματομεταφορών και με γνώμονα τον σχεδιασμό

έτσι ώστε αυτός να ανταποκρίνεται στους στόχους που θέτει η διπλωματική εργασία προτείνονται οι παρακάτω δράσεις.

- Αρχικά, προτείνεται η μετατροπή της κατηγορίας του λιμανιού, όπως αυτή καθορίζεται από την Αρχή Λιμένων, από λιμάνι πολλαπλής χρήσης σε αμιγώς επιβατικό λιμάνι. Η αλλαγή κατηγορίας θα δώσει στην λιμάνι της Λάρνακας ένα συγκριτικό πλεονέκτημα σχετικά με το θεσμικό καθεστώς των κυπριακών λιμανιών αφού θα αποτελεί το μοναδικό αμιγώς επιβατικό λιμάνι στην Κύπρο, το οποίο αξιοποιώντας την στρατηγική του θέση αλλά και την νέα ταυτότητα που δίνει η συνολική ανάπτυξη στην πόλη, θέτει τις βάσεις για ενίσχυση της δυναμικής και ανταγωνιστικότητας του όχι μόνο σε εθνικό αλλά και σε μεσογειακό επίπεδο.
- Για την επίτευξη των στόχων που τέθηκαν για το λιμάνι, σημαντική είναι η ύπαρξη των κατάλληλων υποδομών, επομένως υιοθετείται η πρόταση της Κοινοπραξίας «Ζήνων» για δημιουργία νέας προβλήτας για την εξυπηρέτηση μεγάλου μεγέθους κρουαζιερόπλοιων (Iaconou Brothers, 2013), ενώ παράλληλα προτείνεται η διάνοιξη της θαλάσσιας εισόδου του λιμανιού έτσι ώστε να διευκολύνεται η πλεύση από και προς τους υπάρχοντες προβλήτες. Με τις προσθήκες αυτές αλλά και με την αλλαγή της κατηγορίας του λιμανιού, το λιμάνι της Λάρνακας θα έχει 3 προβλήτες με συγκεκριμένο σκοπό την εξυπηρέτηση μεγάλου μεγέθους σκαφών (κρουαζιερόπλοιων κ.λπ.) αυξάνοντας έτσι την φέρουσα ικανότητα του λιμένα όσον αφορά στον αριθμό των σκαφών που μπορεί να εξυπηρετήσει ταυτοχρόνως. Τα έργα αυτά αυξάνουν επίσης και την κλίμακα του μεγέθους των σκαφών που μπορεί να εξυπηρετήσει ο λιμένας, προσελκύοντας έτσι σαφώς μεγαλύτερο αριθμό επισκεπτών, γεγονός που θα λειτουργήσει ευεργετικά για την τοπική οικονομία. (βλ. Χάρτης 4.2./2 στο Παράρτημα)

Ο αυξημένος αριθμός επισκεπτών που θα προσελκύσει η νέα ανάπτυξη του λιμανιού, δημιουργεί αυξημένες ανάγκες όσον αφορά στις υπηρεσίες εξυπηρέτησης επιβατών, επομένως προτείνεται:

- Η αναβάθμιση των υφιστάμενων κτηριακών εγκαταστάσεων που αφορούν στην υποδοχή επιβατών αλλά και η μετατροπή της χρήσης των εγκαταστάσεων αποθήκευσης εμπορευματοκιβωτίων και μηχανημάτων έτσι ώστε αυτά να εξυπηρετούν τις νέες ανάγκες του λιμανιού (Υπόστεγα 1,2 και 3). (βλ. Χάρτης 4.2./2 στο Παράρτημα)
- Παράλληλα, προτείνεται η χάραξη ζωνών εμπορικών δραστηριοτήτων και δραστηριοτήτων πολιτισμού και αναψυχής στους χώρους αποθήκευσης φορτίων container 2 και 3 (container yard 2 και 3) αντίστοιχα, οι οποίες θα παρέχουν κίνητρα για την προσέλκυση τοπικών επιχειρήσεων, ενισχύοντας έτσι την τοπική οικονομία ενώ παράλληλα θα παρέχουν στους επιβάτες ζωτικές υπηρεσίες αλλά και θα δίνουν στο λιμάνι μια δυναμική ταυτότητα. (βλ. Χάρτης 4.2./2 στο Παράρτημα)

Στοχεύοντας επίσης στην ενίσχυση της επιχειρηματικότητας εντός του χώρου του λιμανιού, προτείνεται:

- Η χάραξη ζώνης γραφειακών χώρων όπου θα στεγάζονται τα γραφεία των επιχειρήσεων που θα δραστηριοποιούνται στο λιμάνι αλλά και επιχειρήσεων η φύση των οποίων ταυτίζεται με τις υπηρεσίες που θα παρέχονται εκεί. Η ζώνη αυτή θα καταλαμβάνει τμήμα του υφιστάμενου χώρου αποθήκευσης φορτίων container 1 (container yard 1). (βλ. Χάρτης 4.2./2 στο Παράρτημα)

Ένα κρίσιμο στοιχείο για την επιτυχία της νέας αυτής ανάπτυξης αποτελεί ο βαθμός προσβασιμότητας της περιοχής. Δεδομένου του μεγάλου αριθμού επιβατών που θα υποδέχεται το λιμάνι, είναι σημαντικό να υπάρχουν οι κατάλληλες υποδομές αστικών και υπεραστικών μεταφορών έτσι ώστε να καλύπτονται οι ανάγκες των επιβατών αλλά και να επιτυγχάνεται η διάχυση τους εντός της πόλης αλλά και του νησιού γενικότερα, γεγονός που θα λειτουργήσει ευεργετικά όχι μόνο για την τοπική οικονομία αλλά και για την εθνική. Επομένως, προτείνεται:

- Η δημιουργία τερματικού σταθμού αστικών και υπεραστικών λεωφορείων εντός του χώρου του λιμανιού και συγκεκριμένα στην περιοχή του υφιστάμενου χώρου στάθμευσης που βρίσκεται στα νότια όρια του λιμανιού, χώρος ο οποίος ευνοεί την ομαλή διακίνηση και ενισχύει την προσβασιμότητα του λιμανιού αφού συνορεύει με τον κύριο οδικό άξονα που συνδέει το κέντρο της πόλης με την περιοχή Δεκέλειας, παρέχοντας έτσι πρόσβαση τόσο στο αστικό οδικό δίκτυο όσο και στο υπεραστικό αφού ο άξονας αυτός ενώνεται με τον εθνικής σημασίας αυτοκινητόδρομο Λάρνακας - Αμμοχώστου. (βλ. Χάρτης 4.2./2 στο Παράρτημα)

Τέλος, για τον σκοπό της διατήρησης ενός υψηλού επιπέδου αισθητικής του χώρου αλλά και ως βήμα προς την υλοποίηση του σκοπού για επίτευξη περιβαλλοντικής βιωσιμότητας, προτείνεται:

- Η δημιουργία ενός δικτύου χώρων πρασίνου αλλά και δημόσιων/κοινόχρηστων χώρων, διασφαλίζοντας έτσι την πρόσβαση του κοινού, τόσο των επισκεπτών/επιβατών όσο και του τοπικού πληθυσμού, στον χώρο του λιμανιού. Η πρόσβαση στον χώρο του λιμανιού υπηρετεί τον ευρύτερο σκοπό ανάκτησης και ενίσχυσης των σχέσεων της τοπικής κοινωνίας με την θάλασσα και το παραλιακό μέτωπο της πόλης αφού μέχρι σήμερα η χωροθέτηση του λιμανιού αποτελεί εμπόδιο μεταξύ του αστικού ιστού και της θάλασσας. (βλ. Χάρτης 4.2./2 στο Παράρτημα)

#### ❖ Τερματικός σταθμός αποθήκευσης πετρελαιοειδών

Η αξιοποίηση του χώρου του τερματικού σταθμού αποτελεί ζωτικής σημασίας εγχείρημα αλλά και προϋπόθεση για την επίτευξη πραγματικής αλλά και βιώσιμης ανάπτυξης της πόλης. Ο χώρος καταλαμβάνει ένα σημαντικό κομμάτι του παραλιακού μετώπου και έτσι η μη συμπερίληψή του

στην προσπάθεια ανάπτυξης του λιμανιού και της μαρίνας θα στερούσε σημαντικά συγκριτικά πλεονεκτήματα τα οποία η περιοχή καλείται να αξιοποιήσει. Παράλληλα, οι εγκαταστάσεις του σταθμού αποτελούν κίνδυνο για την ασφάλεια των κατοίκων της περιοχής αφού συμπεριλαμβάνονται στην λίστα της κοινοτικής οδηγίας «SEVESO II» περί ατυχημάτων μεγάλης κλίμακας που σχετίζονται με επικίνδυνες ουσίες και η χωροθέτησή τους αποτελεί παραβίαση της ζώνης προστασίας της παραλίας και επιβαρύνει περιβαλλοντικά την εν λόγω περιοχή (Τμήμα Επιθεώρησης Εργασίας, 2014). Έτσι, για τον σκοπό ανάπτυξης της περιοχής, αποκατάστασης της αστικού περιβάλλοντος και επίτευξης των στόχων βιωσιμότητας που θέτει η παρούσα μελέτη, αρχικά προτείνεται:

- Η θεσμική αλλαγή του καθεστώτος των χρήσεων γης για την περιοχή των πετρελαιοδεξαμενών έτσι ώστε να δημιουργηθεί το κατάλληλο υπόβαθρο για νέες αναπτύξεις εντός της ζώνης του τερματικού. Σύμφωνα με τις δηλώσεις του Υπουργού Ενέργειας, Εμπορίου, Βιομηχανίας και Τουρισμού κ. Λακκοτρύπη, όπως αυτές καταγράφηκαν στο κεφάλαιο 3.3., έχει παρθεί κυβερνητική απόφαση η οποία αφορά την πραγματοποίηση σχεδιασμού για την μετακίνηση των εγκαταστάσεων της Κυπριακής Εταιρείας Αποθήκευσης Πετρελαιοειδών (Κ.Ε.Τ.Α.Π.) αλλά και των ιδιωτικών εγκαταστάσεων, η οποία αναμένεται να ολοκληρωθεί το 2017, έτσι δημιουργούνται οι κατάλληλες συνθήκες για σχεδιασμό νέων χρήσεων αειφορικού χαρακτήρα, οι οποίες μέσω της αλλαγής του θεσμικού καθεστώτος αποκτούν την απαραίτητη νομιμότητα, ενώ παράλληλα η περιοχή απελευθερώνεται από εγκαταστάσεις που εμπίπτουν στην λίστα της οδηγίας «SEVESO II».

Η διάθεση του χώρου για ανάπτυξη σε συνδυασμό με το γεγονός της εγγύτητας της πόλης, αλλά και της περιοχής ειδικότερα, με τα κορυφαία πανεπιστημιακά ιδρύματα του νησιού αλλά και της υφιστάμενης χωροθέτησης του ιδιωτικού κολλεγίου Intercollege εντός του χώρου του τερματικού σταθμού, δημιουργεί προοπτικές για την ανέγερση εγκαταστάσεων που θα στοχεύουν στην ανάπτυξη ενός ιδιαίτερα δυναμικού είδους τουρισμού, του συνεδριακού τουρισμού. Σύμφωνα με στοιχεία του Κυπριακού Οργανισμού Τουρισμού (Κ.Ο.Τ.), το συγκεκριμένο είδος τουρισμού δεν είναι ιδιαίτερα αναπτυγμένο στην πόλη της Λάρνακας αφού μόνο το 12% του ετήσιου συνολικού αριθμού των συνεδρίων (597) που οργανώθηκαν κατά το έτος 2012 έλαβε χώρα στην Λάρνακα ενώ την πλειοψηφία συγκέντρωσε η Λεμεσός με ποσοστό της τάξεως του 55%. Ωστόσο, αξίζει να σημειωθεί ότι η συντριπτική πλειοψηφία των συνεδρίων (το 92% του συνόλου) διοργανώνεται εντός ξενοδοχειακών μονάδων του νησιού αφού στο νησί υπάρχει μικρός αριθμός εξειδικευμένων εγκαταστάσεων για την διεξαγωγή συνεδρίων (C.T.O., 2014). Το γεγονός αυτό αποτελεί ευκαιρία για την Λάρνακα να εκμεταλλευτεί την δυναμική που παρέχει ο κλάδος αλλά και την γενικότερη γειτνίαση της με πανεπιστημιακά ιδρύματα και να καταστεί πόλος συνεδριακού τουρισμού. Επομένως προτείνεται:

- Η δημιουργία ενός σύγχρονου συνεδριακού κέντρου στο βόρειο τμήμα της ζώνης του τερματικού, το οποίο λόγω της εξειδικευμένης φύσης του και των υπηρεσιών που δύναται να παρέχει, θα έχει την δυνατότητα να προσελκύσει σημαντικό ποσοστό της ζήτησης για



παροχή χώρων διεξαγωγής συνεδρίων. Μέσω της σταθερά αυξανόμενης κατά τα τελευταία χρόνια ζήτησης για δραστηριότητες του κλάδου (C.T.O., 2014), της συνεργασίας του συνεδριακού κέντρου με καταξιωμένα πανεπιστημιακά ιδρύματα για διοργάνωση συνεδρίων ακαδημαϊκού περιεχομένου, αλλά και της νέας δυναμικής που προσφέρει η ανάπτυξη του λιμανιού και της μαρίνας στην πόλη, η Λάρνακα αποκτά τις προοπτικές για να καταστεί ανταγωνιστικός πόλος συνεδριακού τουρισμού τόσο σε εθνικό όσο και μεσογειακό επίπεδο. (βλ. Χάρτης 4.2./3 στο Παράρτημα)

Πέραν της χωροθέτησης συνεδριακού κέντρου, ο χώρος της τερματικού λόγω της μεγάλης του έκτασης αλλά και της έλλειψης υφιστάμενων χρήσεων γης, δεδομένου ότι δεσμεύτηκε η κυβέρνηση για την μετεγκατάσταση των πετρελαιοδεξαμενών, αποτελεί τον ιδανικό χώρο για ανάπτυξη δράσεων τουριστικού προσανατολισμού οι οποίες θα ανταποκρίνονται στις ανάγκες της αναμενόμενης αύξησης του αριθμού των τουριστών λόγω της ανάπτυξης του λιμανιού, της μαρίνας αλλά και της ανέγερση του συνεδριακού κέντρου. Η περιοχή με βάση τα νέα δεδομένα που δημιουργεί η ενιαία ανάπτυξη του παραλιακού μετώπου, έχει τις δυνατότητες να αποτελέσει δυναμικό πόλο συγκέντρωσης δραστηριοτήτων τουρισμού, ενισχύοντας έτσι την τοπική οικονομία αλλά και την ανταγωνιστικότητα της πόλης γενικότερα στον τουριστικό τομέα. Με γνώμονα τον στόχο αυτό, προτείνεται:

- Η χάραξη ζώνης τουριστικών δραστηριοτήτων στο νότιο τμήμα της περιοχής του τερματικού, το οποίο συνορεύει με τον λιμάνι, στην οποία θα δίνονται τα κατάλληλα κίνητρα για προσέλκυση ιδιωτικών επενδύσεων για την κατασκευή ξενοδοχειακών μονάδων. Στόχος-αγορά των μονάδων αυτών θα αποτελεί τόσο ο τουρισμός κρουαζιέρας όσο και ο συνεδριακός τουρισμός, παρέχοντας υψηλής ποιότητας και υπηρεσιών καταλύματα στους επισκέπτες της πόλης. Παράλληλα, ο σχεδιασμός των ξενοδοχειακών αυτών μονάδων πρέπει να ανταποκρίνεται σε υψηλά πρότυπα αισθητικής αλλά και να στοχεύει στην εισαγωγή καινοτομίας, έτσι ώστε η ίδια η χωροθέτηση των μονάδων αυτών να αποτελεί ελκυστικό παράγοντα για την αύξηση του τουρισμού. (βλ. Χάρτης 4.2./3 στο Παράρτημα)

Η ανέγερση ξενοδοχειακών μονάδων εντός της ζώνης του τερματικού δίνει νέες προοπτικές ανάπτυξης στις υφιστάμενες μονάδες που συγκεντρώνονται στην τουριστική ζώνη της περιοχής Δεκέλειας, οι οποίες λόγω του αποκλεισμού τους από το κέντρο του αστικού ιστού της πόλης δεν κατάφεραν ποτέ να ανταγωνιστούν σε δυναμικότητα τις αντίστοιχες τις Λεμεσού, Πάφου και επαρχίας Αμμοχώστου. Δεδομένων των εκατοντάδων χιλιάδων ετήσιων επισκεπτών που αφορούν στον τουρισμό κρουαζιέρας (Κ.Ο.Τ., 2014) και συνεδριακό τουρισμό (C.T.O., 2014), η ανέγερση ξενοδοχειακών μονάδων στην συγκεκριμένη περιοχή του παραλιακού μετώπου της Λάρνακας σε συνδυασμό με τις υπάρχουσες τουριστικές υποδομές, καθιστά την πόλη ένα πραγματικά ανταγωνιστικό πόλο τουρισμού, ικανό να ανταγωνιστεί τις ιδιαίτερα ανεπτυγμένες τουριστικές περιοχές της επαρχίας Αμμοχώστου, της Λεμεσού και της Πάφου.

Επιπρόσθετα, ευκαιρία εξοικονόμησης οικονομικών πόρων αποτελεί η ύπαρξη των εγκαταστάσεων πετρελαιοειδών, η οποία ενώ σήμερα αποτελεί κίνδυνο για την περιοχή, στο μέλλον, και εφόσον παύσει η υφιστάμενη λειτουργία τους, μέσω του κατάλληλου σχεδιασμού μπορεί να αποτελέσει ευκαιρία για μείωση του κόστους κατασκευής των προτεινόμενων εγκαταστάσεων και επομένως, επίτευξης του στόχου της οικονομικής βιωσιμότητας. Για τον λόγο αυτό, προτείνεται:

- Η επανάχρηση των εγκαταστάσεων πετρελαιοειδών και η ενσωμάτωση τους στον σχεδιασμό των νέων προτεινόμενων εγκαταστάσεων.

Τέλος, για τους σκοπούς της, ιδιαίτερα ζωτικής για την περιοχή, ενίσχυσης της αισθητικής του χώρου, προτείνεται:

- Η δημιουργία χώρων πρασίνου αλλά και κοινόχρηστων και δημόσιων χώρων, λειτουργώντας έτσι σε εναρμονισμό με τις αντίστοιχες δράσεις εντός των χώρων του λιμανιού και της μαρίνας και πετυχαίνοντας με τον τρόπο αυτό την ανάκτηση της σχέσης της τοπικής κοινωνίας με το παραλιακό μέτωπο και την θάλασσα. (βλ. Χάρτης 4.2./3 στο Παράρτημα)

#### ❖ Κυπριακό Διυλιστήριο Πετρελαίου

Η περιοχή του πρώην διυλιστηρίου, λόγω της θέσης της, δεν μοιράζεται τα συγκριτικά πλεονεκτήματα των παραλιακών ζωνών για ανάπτυξη δραστηριοτήτων τουρισμού, αναψυχής και εμπορίου. Ωστόσο, το γεγονός αυτό δεν αποτελεί απαραίτητα μειονέκτημα, αλλά ευκαιρία για ανάπτυξη δραστηριοτήτων που να εναρμονίζονται με τον στόχο ενίσχυσης του τομέα έρευνας και τεχνολογίας και παραγωγής καινοτομίας. Επίσης, η ύπαρξη κτηριακού αποθέματος, το οποίο σήμερα εξυπηρετεί τις διοικητικές λειτουργίες της Κυπριακής Εταιρείας Αποθήκευσης Πετρελαιοειδών, αλλά ακόμα και των εγκαταστάσεων αποθήκευσης των πετρελαιοειδών, αποτελεί ευκαιρία για μείωση του κόστους κατασκευής των απαιτούμενων εγκαταστάσεων για την χωροθέτηση δραστηριοτήτων έρευνας και τεχνολογίας. Επομένως, για την υλοποίηση του στόχου ενίσχυσης του κλάδου προτείνονται:

- Η επανάχρηση του κτηριακού αποθέματος και η αναβάθμισή του με σκοπό την φιλοξενία επιχειρήσεων που δραστηριοποιούνται στον τομέα της έρευνας και τεχνολογίας, δίνοντας παράλληλα κίνητρα για ενίσχυση της νεανικής επιχειρηματικότητας στο πλαίσιο του τομέα. (βλ. Χάρτης 4.2./3 στο Παράρτημα)
- Η συμπερίληψη των εγκαταστάσεων πετρελαιοειδών στον σχεδιασμό εργαστηριακών αλλά και εκθεσιακών χώρων.

#### 4.3. Προτάσεις γενικής φύσεως

Ένας εκ των στόχων που τέθηκαν, η υλοποίηση του οποίου δίνει την δυνατότητα της παγκόσμιας προβολής της Λάρνακας ως παράδειγμα περιβαλλοντικά, αλλά και σε κάποιο βαθμό οικονομικά, βιώσιμης πόλης αποτελεί ο στόχος της επίτευξης ενεργειακής αυτονομίας βασισμένης σε εναλλακτικές πηγές ενέργειας. Η Κύπρος, και κατ' επέκταση η Λάρνακα, έχει το συγκριτικό πλεονέκτημα της συγκέντρωσης υψηλών ετήσιων ποσοστών ηλιοφάνειας, πλεονέκτημα το οποίο μπορεί να αξιοποιηθεί κατάλληλα και να προσφέρει την ενεργειακή αυτονομία στην οποία στοχεύει η νέα ενιαία ανάπτυξη του παραλιακού μετώπου της πόλης. Έτσι, για την υλοποίηση του στόχου αυτού, προτείνεται:

- Η εγκατάσταση φωτοβολταϊκών πάνελ στις οροφές των κτηριακών εγκαταστάσεων της συνολικής περιοχής ανάπτυξης, όπου βέβαια αυτό είναι εφικτό, μειώνοντας έτσι το οικολογικό αποτύπωμα άνθρακα της περιοχής και τηρώντας τις προϋποθέσεις για «πράσινη» ανάπτυξη. Η δράση αυτή θα λειτουργήσει ευεργετικά και για την επίτευξη οικονομικής βιωσιμότητας αφού το κόστος ηλεκτροδότησης των εγκαταστάσεων της συνολικής ανάπτυξης θα είναι αισθητά μειωμένο σε σχέση με το κόστος ηλεκτροδότησης μιας ανάπτυξης βασισμένης σε συμβατικές πηγές ενέργειας.

Τέλος, λόγω των υψηλών θερμοκρασιών αλλά και γενικότερα των έντονων κλιματολογικών συνθηκών που μπορεί κανείς να συναντήσει στην Κύπρο κατά τους μήνες του καλοκαιριού, απαιτείται μια σειρά δράσεων που θα έχουν ως στόχο την διασφάλιση ενός αστικού περιβάλλοντος φιλικού προς τον άνθρωπο καθ' όλη την διάρκεια του χρόνου. Επομένως, προτείνεται:

- Η χρήση μεθόδων και υλικών στον σχεδιασμό και κατασκευή των δημόσιων και κοινόχρηστων χώρων αλλά και των κτηρίων της συνολικής ανάπτυξης, τα οποία θα παρέχουν τον απαραίτητο βαθμό ηλιοπροστασίας, ανεμοπροστασίας και φυσικού δροσισμού/αερισμού.

#### 4.4. Προτάσεις θεσμικού καθεστώτος

Λόγω της ενιαίας φύσης της ανάπτυξης αλλά και της διαφορετικότητας των νέων χρήσεων οι οποίες χωροθετούνται στην κάθε περιοχή, η διατήρηση του θεσμικού καθεστώτος όσον αφορά στην διαχείριση των χώρων ανάπτυξης αποτελεί κακή πρακτική αφού πλέον στις εγκαταστάσεις της κάθε μίας από τις περιοχές ανάπτυξης, η κάθε απόφαση και το κάθε γεγονός επηρεάζει με διαφορετικό τρόπο δραστηριότητες πολλαπλών τομέων της οικονομίας. Η Αρχή Λιμένων, ο Κυπριακός Οργανισμός Τουρισμού, το Εμπορικό Επιμελητήριο Λάρνακας, ο Παγκύπριος Σύνδεσμος Ξενοδόχων, το Υπουργείο Εργασίας, Πρόνοιας και Κοινωνικών Ασφαλίσεων κ.λπ. αποτελούν μόνο μερικούς από τους φορείς που ασχολούνται με την διαχείριση των πολλαπλών δραστηριοτήτων που χωροθετούνται σήμερα, αλλά και που προτείνονται απ' την παρούσα διπλωματική εργασία να χωροθετηθούν, στους χώρους της νέας ανάπτυξης στο παραλιακό μέτωπο της Λάρνακας. Έτσι, εφόσον πρόκειται για ενιαία ανάπτυξη, απαιτείται η οργάνωση των

φορέων αυτών έτσι ώστε το κάθε ζήτημα να προσεγγίζεται με καθολικό τρόπο, έτσι ώστε να διασφαλιστεί η μεγιστοποίηση των αποτελεσμάτων που πηγάζουν από την σωστή διαχείριση της ανάπτυξης, παράγοντας που συμβάλει κατ' επέκταση στην βιωσιμότητα του συνόλου των δραστηριοτήτων και στην επίτευξη ενός αυξημένου βαθμού επαγγελματικής συνοχής. Προς την κατεύθυνση αυτή, προτείνεται:

- Η δημιουργία ενός φορέα διαχείρισης, ο οποίος θα έχει την ευθύνη της διαχείρισης του συνόλου της νέας ανάπτυξης και ο οποίος θα αποτελείται από κάθε κρατικό φορέα, ιδιωτικό σύνολο, φυσικό και νομικό πρόσωπο των οποίων τα συμφέροντα ταυτίζονται με την λειτουργία του χώρου και των εγκαταστάσεων των αναπτύξεων στις ζώνες της μαρίνας, του λιμανιού, του πρώην τερματικού αποθήκευσης πετρελαιοειδών αλλά και του πρώην Κυπριακού Διυλιστηρίου Πετρελαίου.

#### 4.5. Κοστολόγηση έργων

Η διαδικασία κοστολόγησης της ανάπτυξης στα πλαίσια της παρούσας διπλωματικής εργασίας ακολουθεί μια εμπειρική μέθοδο και αποτελεί μια εκτίμηση, η οποία ανταποκρίνεται στην πραγματικότητα, αλλά ωστόσο δεν αποτελεί επίσημη ανάλυση του συνόλου του κόστους κατασκευής.

Η ανάπτυξη θα πραγματοποιηθεί σε δύο φάσεις. Η πρώτη φάση θα περιλαμβάνει τα προτεινόμενα έργα που χωροθετούνται εντός των χώρων του λιμανιού και της μαρίνας και θα χρηματοδοτηθούν μέσω ιδιωτικών επενδύσεων, δανείων κεφαλαίων ενώ θα εξεταστεί το ενδεχόμενο εξασφάλισης μέρους των απαιτούμενων κεφαλαίων μέσω του κοινοτικού προγράμματος JESSICA, αφού ουσιαστικά η ανάπτυξη του παραλιακού μετώπου αποτελεί μια σειρά αναπλάσεων αστικού χαρακτήρα και επομένως εμπίπτει στο πλαίσιο των προδιαγραφών του προγράμματος. Η δεύτερη φάση, θα περιλαμβάνει τα προτεινόμενα έργα που χωροθετούνται εντός των εναπομεινών ζωνών (τερματικό, διυλιστήριο) και θα χρηματοδοτηθεί με έσοδα κυρίως από την ανάπτυξη της γης, εφόσον η παύση λειτουργίας των δραστηριοτήτων του τερματικού πετρελαιοειδών και του πρώην κρατικού διυλιστηρίου εκτιμάται ότι θα πραγματοποιηθεί το 2017.

Όσον αφορά στην πρώτη φάσης κατασκευής, με βάση τα στοιχεία που αφορούν στην κοστολόγηση των έργων της Κοινοπραξίας «Ζήνων» (Γραφείο Τύπου και Πληροφοριών, 2012), και δεδομένου ότι υιοθετήθηκαν οι προτάσεις για επέκτασης της μαρίνας και δημιουργία νέας λιμενικής προβλήτας, εκτιμάται ότι η κατασκευή των έργων, όπως αυτά αναλύονται παρακάτω, κοστολογείται στα 100 εκατομμύρια ευρώ και περιλαμβάνει τα εξής έργα:

- ❖ Επέκταση μαρίνας – δημιουργία υποδομών υποδοχής superyachts.
- ❖ Δημιουργία νέας λιμενικής προβλήτας και διάνοιξη της θαλάσσιας εισόδου του λιμανιού.
- ❖ Αναβάθμιση κτηριακών εγκαταστάσεων λιμανιού και μαρίνας αλλά και μετατροπή χρήσης πρώην εγκαταστάσεων αποθήκευσης εμπορευματοκιβωτίων και μηχανημάτων εντός του λιμανιού.

- ❖ Ανέγερση τερματικού σταθμού αστικών και υπεραστικών λεωφορείων.
- ❖ Δημιουργία χώρων πρασίνου και δημόσιων/κοινόχρηστων χώρων.

Όσον αφορά στην δεύτερη φάση, με βάση στοιχεία που παράθεσε σε δηλώσεις του ο δήμαρχος Λεμεσού κ. Ανδρέας Χρίστου σχετικά με την αρχική κοστολόγηση του σχεδιασμού παρόμοιας κλίμακας συνεδριακού κέντρου στην Λεμεσό (Sigmalive, 2009), έργο κόστους 40 εκατομμυρίων ευρώ το οποίο δεν έχει υλοποιηθεί, και με δεδομένο ότι οι προτάσεις της παρούσας διπλωματικής εργασίας για την ζώνη του πρώην διυλιστηρίου δεν αφορούν στην ανέγερση νέων εγκαταστάσεων, η υλοποίηση των προτεινόμενων έργων, όπως αυτά αναλύονται πιο κάτω, κοστολογείται στα 70 εκατομμύρια ευρώ και περιλαμβάνουν τα εξής έργα:

- ❖ Κατασκευή συνεδριακού κέντρου.
- ❖ Μετατροπή της χρήσης των εγκαταστάσεων της ζώνης του πρώην διυλιστηρίου για την χωροθέτηση δραστηριοτήτων του κλάδου έρευνας και τεχνολογίας.
- ❖ Δημιουργία χώρων πρασίνου και δημόσιων/κοινόχρηστων χώρων.

Το κόστος για τις προτεινόμενες χαράξεις των διαφόρων ζωνών εντός των χώρων του λιμανιού, της μαρίνας και του πρώην τερματικού θα το επωμιστεί το κράτος χρησιμοποιώντας κονδύλια του προγράμματος JESSICA, ως ένα εκ των κινήτρων που θα δοθούν για την χωροθέτηση των επιθυμητών χρήσεων ενώ αξίζει να σημειωθεί ότι λόγω της επανάχρησης των κτηρίων στον σχεδιασμό των διαφόρων εγκαταστάσεων της νέας ανάπτυξης, το κόστος κατασκευής ενδέχεται να είναι μικρότερο από το εκτιμώμενο.



## Κεφάλαιο 5. Συμπεράσματα

Ο 20<sup>ος</sup> αιώνας υπήρξε καθοριστικός για την βιωσιμότητα των πόλεων-λιμανιών, αφού σημαντικά γεγονότα, που ξεφεύγουν από τα οικονομικά πλαίσια, επηρέασαν άμεσα ή έμμεσα την δυναμική των λιμανιών των πόλεων αυτών και την επιρροή τους στις τοπικές και εθνικές οικονομίες των χωρών που τα φιλοξενούν. Η μεταβολή των παγκόσμιων παραγωγικών προτύπων, που είχε ως αποτέλεσμα την εισαγωγή των φορτίων container στο ναυτιλιακό εμπόριο, σε συνδυασμό με τις καταστροφικές συνέπειες των δύο παγκοσμίων πολέμων αλλά τον οικονομικό και κοινωνικό αποκλεισμό χωρών της ανατολικής Ευρώπης λόγω της δημιουργίας της κλειστής οικονομίας της Σοβιετικής Ένωσης, είχαν ως αποτέλεσμα την υποβάθμιση της ανταγωνιστικότητας άλλοτε δυναμικών λιμανιών που μεταφράστηκε στον οικονομικό μαρασμό των πόλεων στις οποίες χωροθετούνται αυτά. Το γεγονός αυτό οδήγησε στην εμφάνιση αστικών φαινομένων όπως είναι η εγκατάλειψη αστικών τμημάτων (π.χ. των λιμενικών χώρων και των περιβαλλόντων αστικών περιοχών) και η δημιουργία περιοχών brownfield εντός του αστικού ιστού, διασπώντας έτσι την αστική συνοχή, δημιουργώντας ένα περιβάλλον μη φιλικό προς τους κατοίκους των πόλεων αλλά και γενικότερα υποβαθμίζοντας το βιοτικό επίπεδο.

Κατανοώντας σε βάθος τις αιτίες αλλά και την πολυπλοκότητα των σύγχρονων αυτών αστικών φαινομένων που συναντώνται σε παράλια αστικά κέντρα, αλλά και τον ιδιαίτερο χαρακτήρα και μοναδικές ανάγκες των κέντρων αυτών, οι αρμόδιοι φορείς μπορούν πλέον να αντιμετωπίσουν με αποτελεσματικό και βιώσιμο τρόπο τα προβλήματα που στέκονται εμπόδιο στους στόχους για ανάπτυξη, επίτευξη κοινωνικής συνοχής, αειφορία κ.λπ.

Η Λάρνακα αποτελεί μία πόλη με σημαντικά πλεονεκτήματα όσο αφορά τις δυνατότητες ανάπτυξης της. Το κλίμα, η γεωγραφική θέση, η πλούσια ιστορία, το φυσικό περιβάλλον αλλά και η ύπαρξη σημαντικών υποδομών μεταφορών δημιουργούν συνθήκες ιδανικές για ανάπτυξη του τουριστικού τομέα. Ωστόσο, όπως φαίνεται μέσα από τα στοιχεία που παρατίθενται στο κεφάλαιο 3.3., η πόλη αδυνατεί να ανταγωνιστεί τις περιοχές Λεμεσού, Πάφου και επαρχίας Αμμοχώστου ως ένας ελκυστικός προορισμός τουρισμού ενώ το παραλιακό της μέτωπο αντί για πόλο έλξης επισκεπτών, χαρακτηρίζεται από συγκρούσεις χρήσεων γης, παρουσιάζει σημάδια εγκατάλειψης, αλλά και θέτει ακόμη και την ασφάλεια των κατοίκων της πόλης σε κίνδυνο μέσω της χωροθέτησης δραστηριοτήτων υψηλού κινδύνου. Το γεγονός έχει αντίκτυπο στις αναπτυξιακές της προοπτικές αλλά και στην τοπική οικονομία της πόλης γενικότερα και λόγος για την υποβάθμιση αυτή του παραλιακού μετώπου αποτελεί η κακή διαχείριση από τους αρμόδιους φορείς και ο διαχρονικά ελλιπής σχεδιασμός που έφεραν την Λάρνακα σε μια κατάσταση όπου η ίδια η χωροθέτηση καίριας σημασίας υποδομών, αποτελεί εμπόδιο για την ανάπτυξη της πόλης.

Εφόσον έγιναν όμως κατανοητές οι πραγματικές αιτίες πίσω από τα προβλήματα που αντιμετωπίζει η περιοχή, δίνεται πλέον στην Λάρνακα μια ευκαιρία ουσιαστικής ανάπτυξης μέσω σχεδιασμού προσανατολισμένου στην επίτευξη αειφορίας. Σε αντίθεση με το 1974 όπου δημιουργήθηκαν ευκαιρίες ανάπτυξης για την πόλη, οι οποίες λόγω έλλειψης σχεδιασμού

οδήγησαν σε μια κατάσταση άναρχου οικοδομικού οργανισμού, σήμερα υπάρχει η απαραίτητη γνώση που αντλείται μέσα από τα παραδείγματα καλής πρακτικής αστικών αναπλάσεων σε πόλεις της Ευρώπης και της Αμερικής αλλά και τα κατάλληλα θεσμικά εργαλεία από την κυπριακή νομοθεσία και ευρωπαϊκά προγράμματα που επιτρέπουν, παροτρύνουν και οργανώνουν την συνεργασία μεταξύ των κρατών-μελών της Ε.Ε. σε θέματα ανάπτυξης, αστικών αναπλάσεων κ.λπ., έτσι ώστε να μπορεί να επιτευχθεί ένας σχεδιασμός που θα επιφέρει τόσο βραχυπρόθεσμα όσο και μακροπρόθεσμα κέρδη, οικονομικά αλλά και κοινωνικά, για την πόλη της Λάρνακας.

Ο νέος αυτός σχεδιασμός είναι σήμερα πιο αναγκαίος από ποτέ, αφού η Λάρνακα ενδέχεται να βρεθεί προ τετελεσμένων με την χρήση του λιμανιού της ως βάση εξυπηρέτησης δραστηριοτήτων υπεράκτιας εξόρυξης υδρογονανθράκων, όπως αναφέρεται στο κεφάλαιο 3.6., κάτι που θα σταματήσει κάθε προσπάθεια για ενοποιημένη αιφόρο ανάπτυξη του παραλιακού μετώπου της Λάρνακας, όπως αυτή προβλέπεται μέσα από την παρούσα διπλωματική εργασία αλλά και μέσα από τις διατάξεις του Τοπικού Σχεδίου Λάρνακας.

## Κεφάλαιο 6. Βιβλιογραφία

### Ελληνική Βιβλιογραφία

- Ant1iwo (2014). Το ενεργειακό Λιμάνι θα δημιουργήσει νέες θέσεις εργασίας. Διαθέσιμο από: <http://www.ant1iwo.com/oikonomia/2014/04/13/to-energeiako-limani-ua-dhmiourgheisei-nee/> (Προσβάσιμο στις: 28/8/2014).
- Αλεξιάδη, Σ. και Πρατικάκη, Μ. (2012) Πόλεις-Λιμάνια στο χτες και στο σήμερα: Η περίπτωση της Γένοβας. Διαθέσιμο από: <http://dspace.lib.ntua.gr/handle/123456789/6579> (Προσβάσιμο στις: 28/8/2014).
- Αρχή Λιμένων Κύπρου (2014). Λιμάνι Λάρνακας. Διαθέσιμο από: [http://www.cpa.gov.cy/CPA/page.php?pageID=21&langid=13&more\\_a=52](http://www.cpa.gov.cy/CPA/page.php?pageID=21&langid=13&more_a=52) (Προσβάσιμο στις: 17/9/2014)
- Αρχή Λιμένων Κύπρου (2014). Νέο Λιμάνι Λεμεσού. Διαθέσιμο από: <http://www.cpa.gov.cy/CPA/page.php?pageID=22> (Προσβάσιμο στις: 17/9/2014)
- Αρχή Λιμένων Κύπρου (2014). Νομοθεσία. Διαθέσιμο από: <http://www.cpa.gov.cy/CPA/page.php?pageID=7&mpath=/5/16> (Προσβάσιμο στις: 17/9/2014)
- Αρχή Λιμένων Κύπρου (2014). Ο Περί Οργανισμού Λιμένων Νόμος του 1973 (Ν.38/73). Διαθέσιμο από: [http://www.cpa.gov.cy/CPA/userfiles/downloads/leitourgia\\_perioxwn\\_limenwn25582180.PDF](http://www.cpa.gov.cy/CPA/userfiles/downloads/leitourgia_perioxwn_limenwn25582180.PDF) (Προσβάσιμο στις: 17/9/2014)
- Γοσποδίνη, Α. (2012). Πράσινος Αστικός Σχεδιασμός. Διαθέσιμο από: <http://eclass.uth.gr/eclass/modules/document/document.php?course=ΜΗΧΑ234&openDir=/5332c82eRvLa> (Προσβάσιμο στις: 17/9/2014)
- Γραφείο Τύπου και Πληροφοριών (2012). Ανάπτυξη του λιμανιού και της μαρίνας της Λάρνακας - Ανακοίνωση του Υπουργείου Συγκοινωνιών και Έργων (04/08/2012). Διαθέσιμο από: <http://www.moi.gov.cy/moi/pio/pio.nsf/0/B6CEB155264BE592C2257A500038189D?OpenDocument> (Προσβάσιμο στις: 17/9/2014)
- Γραφείο Τύπου και Πληροφοριών (2014). Ο Πρόεδρος της Δημοκρατίας προέδρευσε σύσκεψης με θέμα την ανάπτυξη του λιμανιού και της μαρίνας Λάρνακας (10/04/2014). Διαθέσιμο από: <http://www.moi.gov.cy/moi/pio/pio.nsf/All/6AE175EEE01F8A05C2257CB600485DD3?OpenDocument> (Προσβάσιμο στις: 17/9/2014)
- Γραφείο Τύπου και Πληροφοριών (2014). Ανακοίνωση του Υπουργείου Συγκοινωνιών και Έργων (31/07/2014). Διαθέσιμο από:

<http://www.pio.gov.cy/moi/pio/pio.nsf/All/D44E775FDFEB8268C2257D260036E536?OpenDocument> (Προσβάσιμο στις: 17/9/2014)

- Γραφείο Τύπου και Πληροφοριών (2014). Δηλώσεις του Υπουργού Ενέργειας μετά το πέρας της συνεδρίας του Υπουργικού Συμβουλίου (16/07/2014). Διαθέσιμο από: <http://www.pio.gov.cy/moi/pio/pio.nsf/All/DAE983E4D724E217C2257D17002DB414?OpenDocument&print> (Προσβάσιμο στις: 17/9/2014)
- Η Καθημερινή (2014). Νέα παράταση ζητά η Κοινοπραξία Ζήνων για λιμάνι και μαρίνα. Διαθέσιμο από: <http://www.kathimerini.com.cy/index.php?pageaction=kate&modid=1&artid=181614&show=Y> (Προσβάσιμο στις: 17/9/2014)
- Κυπριακή Ομοσπονδία Πετοσφαίρισης (2014). Beach Volleyball U21 World Championships, Larnaca, Cyprus 2014. Διαθέσιμο από: <http://www.larnakabeachvolley.com/home.html#.VBmGvfmSwYF> (Προσβάσιμο στις: 17/9/2014)
- Κυπριακός Οργανισμός Τουρισμού (2014). Αφίξεις Εκδρομέων Ανά Μήνα 2013. Διαθέσιμο από: [http://www.visitcyprus.biz/wps/wcm/connect/ff6115804f701de9873e8f377078d78b/Cruise\\_Excursionists\\_Total\\_2013\\_by\\_port\\_12.pdf?MOD=AJPERES&CACHEID=ff6115804f701de9873e8f377078d78b](http://www.visitcyprus.biz/wps/wcm/connect/ff6115804f701de9873e8f377078d78b/Cruise_Excursionists_Total_2013_by_port_12.pdf?MOD=AJPERES&CACHEID=ff6115804f701de9873e8f377078d78b) (Προσβάσιμο στις: 17/9/2014)
- Κυπριακός Οργανισμός Τουρισμού (2014). Ετήσια έκθεση 2002. Διαθέσιμο από: [http://www.visitcyprus.com/media/b2b\\_gr/CTOAnnualReports/Annual\\_Report\\_2002.pdf](http://www.visitcyprus.com/media/b2b_gr/CTOAnnualReports/Annual_Report_2002.pdf) (Προσβάσιμο στις: 17/9/2014)
- Κυπριακός Οργανισμός Τουρισμού (2014). Ετήσια έκθεση 2006. Διαθέσιμο από: [http://media.visitcyprus.com/media/b2b\\_gr/CTOAnnualReports/Annual\\_Report\\_2006.pdf](http://media.visitcyprus.com/media/b2b_gr/CTOAnnualReports/Annual_Report_2006.pdf) (Προσβάσιμο στις: 17/9/2014)
- Κυπριακός Οργανισμός Τουρισμού (2014). Ετήσια έκθεση 2007. Διαθέσιμο από: [http://media.visitcyprus.com/media/b2b\\_gr/CTOAnnualReports/Annual\\_Report\\_2007.pdf](http://media.visitcyprus.com/media/b2b_gr/CTOAnnualReports/Annual_Report_2007.pdf) (Προσβάσιμο στις: 17/9/2014)
- Κυπριακός Οργανισμός Τουρισμού (2014). Ετήσια έκθεση 2011. Διαθέσιμο από: [http://www.visitcyprus.com/media/b2b\\_gr/CTOAnnualReports/Annual\\_Report\\_2011.pdf](http://www.visitcyprus.com/media/b2b_gr/CTOAnnualReports/Annual_Report_2011.pdf) (Προσβάσιμο στις: 17/9/2014)
- Κυπριακός Οργανισμός Τουρισμού (2014). Ετήσια έκθεση 2012. Διαθέσιμο από: [http://www.visitcyprus.com/media/b2b\\_gr/CTOAnnualReports/Annual\\_Report\\_2012.pdf](http://www.visitcyprus.com/media/b2b_gr/CTOAnnualReports/Annual_Report_2012.pdf) (Προσβάσιμο στις: 17/9/2014)
- Κυπριακός Οργανισμός Τουρισμού (2014). Συμμετέχοντες σε Κρουαζιέρα κατά Λιμάνι 2012. Διαθέσιμο από: <http://www.visitcyprus.biz/wps/wcm/connect/3d878b004e3a84ec8e28cec581c72677/Cruise>

se\_Excursionists\_Total\_2012\_by\_port\_12.pdf?MOD=AJPERES&CACHEID=3d878b004e3a84ec8e28cec581c72677 (Προσβάσιμο στις: 17/9/2014)

- Κυπριακός Οργανισμός Τουρισμού (2014). Συμμετέχοντες σε Κρουαζιέρα κατά Λιμάνι 2011. Διαθέσιμο από: <http://www.visitcyprus.biz/wps/wcm/connect/58a6d50045b25c309a83fefbce768e59/Excursionists+Total+2011++by+port.pdf?MOD=AJPERES&CACHEID=58a6d50045b25c309a83fefbce768e59> (Προσβάσιμο στις: 17/9/2014)
- Κυπριακός Οργανισμός Τουρισμού (2014). Συμμετέχοντες σε Κρουαζιέρα και Διερχόμενοι από τα Λιμάνια 2010. Διαθέσιμο από: <http://www.visitcyprus.biz/wps/wcm/connect/0267710045b25bf39597fdfbce768e59/Cruise+Excursionists+by+port+2010.pdf?MOD=AJPERES&CACHEID=0267710045b25bf39597fdfbce768e59> (Προσβάσιμο στις: 17/9/2014)
- Λάρνακα εν δράσει LarnacAct (2014). Διαθέσιμο από: <https://www.facebook.com/larnacact?fref=nf> (Προσβάσιμο στις: 17/9/2014)
- Μειμάρογλου, Δ. Α. (2009). Ανάπλαση και ανάδειξη επιβαρυμένων από πρότερη χρήση χώρων (brownfields) σε αστικές περιοχές. Διαθέσιμο από: [courses.arch.ntua.gr/fsr/132671/14\\_MEIMAROGLOY.pdf](http://courses.arch.ntua.gr/fsr/132671/14_MEIMAROGLOY.pdf) (Προσβάσιμο στις: 28/8/2014).
- Μιχαηλίδης, Α. (2014). Λάρνακα: 4000 Χρόνια Ιστορία. Διαθέσιμο από: <http://www.larnaka.org.cy/en/file/15tYyDUYmaOhGYAsl9Rd6A==/> (Προσβάσιμο στις: 17/9/2014)
- Μωραΐτης, Κ. Ν. (n.d.). Τοπία λιμανιών: Η ανάπλαση των λιμενικών ζωνών και η συμβολή τους στην αναβάθμιση του αστικού τοπίου. Διαθέσιμο από: <http://postgra.hydro.ntua.gr/docs/lessons/52/hadjibiros/harbours.pdf> (Προσβάσιμο στις: 28/8/2014).
- Ο Φιλελεύθερος (2014). Λιμάνι Λάρνακας: Αρχίζει η μελέτη επιπτώσεων από το σταθμό υδρογονανθράκων. Διαθέσιμο από: <http://www.haravgi.com.cy/site-article-54551-gr.php> (Προσβάσιμο στις: 17/9/2014)
- Οικολογική Κίνηση (2014). Κίνδυνοι για το φυσικό περιβάλλον της Κύπρου από το εγκαταλειμμένο διυλιστήριο της Λάρνακας. Διαθέσιμο από: <http://webcache.googleusercontent.com/search?q=cache:37yKKa9Bu1AJ:www.ecologicalmovement.org.cy/upload/Larnaka%2520Refinery.doc+&cd=1&hl=en&ct=clnk&gl=gr> (Προσβάσιμο στις: 17/9/2014)
- Παγκύπριος Δικηγορικός Σύλλογος (2014). Ο Μετά των Συμμετεχουσών Εταιρειών Πετρελαίων Συμφωνίας (Επικυρωτικός) Νόμος του 1997 (Ν.1(III)/97). Διαθέσιμο από: [http://www.cylaw.org/nomoi/arith/1997\\_3\\_001.pdf](http://www.cylaw.org/nomoi/arith/1997_3_001.pdf) (Προσβάσιμο στις: 17/9/2014)



- Πρέντζας, Χ. (2014). Λιμάνι Λάρνακας: Ένα όνειρο που γίνεται εφιάλτης. Ο Φιλελεύθερος. Διαθέσιμο από: <http://www.philenews.com/el-gr/f-me-aposi-eronymes-gnomes/385/194423/limani-larnakas-ena-oneiro-pou-ginetai-efialtis> (Προσβάσιμο στις: 28/8/2014)
- Παγκύπριος Δικηγορικός Σύλλογος (2014). Ο Μετά των Συμμετεχουσών Εταιρειών Πετρελαίων Συμφωνίας (Επικυρωτικός) Νόμος του 1965 (Ν.42/65). Διαθέσιμο από: [http://www.cylaw.org/nomoi/arith/1965\\_1\\_042.pdf](http://www.cylaw.org/nomoi/arith/1965_1_042.pdf) (Προσβάσιμο στις: 17/9/2014)
- Παγκύπριος Δικηγορικός Σύλλογος (2014). Ο Περί της Εκτίμησης των Επιπτώσεων στο Περιβάλλον από Ορισμένα Έργα Νόμος του 2005 (Ν.140(I)/2005) Διαθέσιμο από: [http://www.cylaw.org/nomoi/enop/non-ind/2005\\_1\\_140/full.html](http://www.cylaw.org/nomoi/enop/non-ind/2005_1_140/full.html) (Προσβάσιμο στις: 17/9/2014)
- Sigmalive (2014). Λουρουτζιάτης: Απόφαση που λήφθηκε από το Προεδρικό. Διαθέσιμο από: <http://www.sigmalive.com/news/local/117468> (Προσβάσιμο στις: 17/9/2014)
- Sigmalive (2014). Στηρίζει τη δημιουργία Συνεδριακού η Κυβέρνηση. Διαθέσιμο από: <http://www.sigmalive.com/archive/news/local/111326> (Προσβάσιμο στις: 17/9/2014)
- Στατιστική Υπηρεσία Κύπρου (2011). Πληθυσμός κατά Επαρχία 1996-2012. Διαθέσιμο από: [http://www.mof.gov.cy/mof/cystat/statistics.nsf/populationcondition\\_21main\\_gr/populationcondition\\_21main\\_gr?OpenForm&sub=1&sel=2](http://www.mof.gov.cy/mof/cystat/statistics.nsf/populationcondition_21main_gr/populationcondition_21main_gr?OpenForm&sub=1&sel=2) (Προσβάσιμο στις: 17/9/2014)
- Στατιστική Υπηρεσία Κύπρου (2014). Απογραφή Επιχειρήσεων 2005 – Προκαταρκτικά Στοιχεία. Διαθέσιμο από: [http://www.mof.gov.cy/mof/cystat/statistics.nsf/labour\\_33main\\_keyfarchive\\_gr/labour\\_33main\\_keyfarchive\\_gr?OpenForm&yr=20054E60CEC7F63555FDCFC4D2537B2BDD2&n=2005](http://www.mof.gov.cy/mof/cystat/statistics.nsf/labour_33main_keyfarchive_gr/labour_33main_keyfarchive_gr?OpenForm&yr=20054E60CEC7F63555FDCFC4D2537B2BDD2&n=2005) (Προσβάσιμο στις: 17/9/2014)
- Στατιστική Υπηρεσία Κύπρου (2014). Έρευνα Εργατικού Δυναμικού – Κυριότερα Αποτελέσματα 2012. Διαθέσιμο από: [http://www.mof.gov.cy/mof/cystat/statistics.nsf/labour\\_31main\\_keyfarchive\\_gr/labour\\_31main\\_keyfarchive\\_gr?OpenForm&yr=201231A5DD5FE8E9153E21C35D8A58CC595F&n=2012](http://www.mof.gov.cy/mof/cystat/statistics.nsf/labour_31main_keyfarchive_gr/labour_31main_keyfarchive_gr?OpenForm&yr=201231A5DD5FE8E9153E21C35D8A58CC595F&n=2012) (Προσβάσιμο στις: 17/9/2014)
- Τμήμα Επιθεώρησης Εργασίας (2014). Ατυχήματα Μεγάλης Κλίμακας. Διαθέσιμο από: [http://www.mlsi.gov.cy/mlsi/dli/dli.nsf/dmlaccidents\\_gr/dmlaccidents\\_gr?OpenDocument](http://www.mlsi.gov.cy/mlsi/dli/dli.nsf/dmlaccidents_gr/dmlaccidents_gr?OpenDocument) (Προσβάσιμο στις: 17/9/2014)
- Τμήμα Μετεωρολογίας (2014). Climatological Data 1991 - 2005. Διαθέσιμο από: [http://www.moa.gov.cy/moa/MS/MS.nsf/All/8361D72F7CFCB62DC22576C80036B9D6/\\$file/larnaka%20airport\\_1991-2005\\_rpt.pdf?OpenElement](http://www.moa.gov.cy/moa/MS/MS.nsf/All/8361D72F7CFCB62DC22576C80036B9D6/$file/larnaka%20airport_1991-2005_rpt.pdf?OpenElement) (Προσβάσιμο στις: 17/9/2014)
- Τμήμα Πολεοδομίας και Οικήσεως (2014). Ευρωπαϊκά Προγράμματα, Δραστηριότητες και Δίκτυα. Διαθέσιμο από:

[http://www.moi.gov.cy/moi/tph/tph.nsf/page24\\_gr/page24\\_gr?OpenDocument](http://www.moi.gov.cy/moi/tph/tph.nsf/page24_gr/page24_gr?OpenDocument)  
(Προσβάσιμο στις: 28/8/2014).

- Τμήμα Πολεοδομίας και Οικήσεως (2014). Τοπικό Σχέδιο Λάρνακας 2011. Διαθέσιμο από:  
[http://www.moi.gov.cy/moi/tph/tph.nsf/All/DF474BEAC8CF1755C22578DC0028EEAD/\\$file/Larnaca%202011\\_KEIMENO.pdf](http://www.moi.gov.cy/moi/tph/tph.nsf/All/DF474BEAC8CF1755C22578DC0028EEAD/$file/Larnaca%202011_KEIMENO.pdf) (Προσβάσιμο στις: 17/9/2014)
- Τμήμα Πολεοδομίας και Οικήσεως (2014). Τοπικό Σχέδιο Λάρνακας 2013. Διαθέσιμο από:  
[http://www.moi.gov.cy/moi/tph/tph.nsf/All/80455F3552C93F53C2257AE900228C78/\\$file/1\\_TOPIKO\\_SXEDIO\\_LARNAKAS\\_2013\\_Pronoies\\_&\\_Metra\\_Politikis.pdf](http://www.moi.gov.cy/moi/tph/tph.nsf/All/80455F3552C93F53C2257AE900228C78/$file/1_TOPIKO_SXEDIO_LARNAKAS_2013_Pronoies_&_Metra_Politikis.pdf)  
(Προσβάσιμο στις: 17/9/2014)
- Υπουργείο Γεωργίας, Φυσικών Πόρων και Περιβάλλοντος (2014). Περιβαλλοντική Έγκριση σύμφωνα με το Άρθρο 11 του περί της Εκτίμησης των Επιπτώσεων στο Περιβάλλον από Ορισμένα Έργα Νόμου (Αρ.140(I)/2005) για τις επιπτώσεις στο περιβάλλον για την «Κατασκευή και Λειτουργία Αποθήκης Χημικών» και την «Κατασκευή και Λειτουργία Μονάδας Παραγωγής Υγρής Λάσπης (Liquid Mud Plant)» για τους σκοπούς της εταιρείας "Medserv Cyprus Ltd" στο λιμάνι Λάρνακας. Διαθέσιμο από:  
[http://www.moa.gov.cy/moa/environment/environment.nsf/All/42A2E6B447584AEDC2257D110034B3D3/\\$file/GN2014\\_044\\_01\\_01.pdf](http://www.moa.gov.cy/moa/environment/environment.nsf/All/42A2E6B447584AEDC2257D110034B3D3/$file/GN2014_044_01_01.pdf) (Προσβάσιμο στις: 17/9/2014)
- Υπουργείο Ενέργειας, Εμπορίου, Βιομηχανίας και Τουρισμού (2014). Μονάδα Ανάπτυξης Ναυτικού Τουρισμού. Διαθέσιμο από:  
[http://www.mcit.gov.cy/mcit/mcit.nsf/dmlnautical\\_gr/dmlnautical\\_gr?OpenDocument](http://www.mcit.gov.cy/mcit/mcit.nsf/dmlnautical_gr/dmlnautical_gr?OpenDocument)  
(Προσβάσιμο στις: 17/9/2014)
- Υπουργείο Ενέργειας, Εμπορίου, Βιομηχανίας και Τουρισμού (2014). Πετρελαιοειδή. Διαθέσιμο από:  
[http://www.mcit.gov.cy/mcit/mcit.nsf/dmloil\\_gr/dmloil\\_gr?OpenDocument](http://www.mcit.gov.cy/mcit/mcit.nsf/dmloil_gr/dmloil_gr?OpenDocument) (Προσβάσιμο στις: 17/9/2014)
- Υπουργείο Εργασίας, Πρόνοιας και Κοινωνικών Ασφαλίσεων (2014). Προετοιμασία για την περίπτωση ατυχήματος μεγάλης κλίμακας: Βασικές Οδηγίες Ασφαλείας. Διαθέσιμο από:  
[http://www.mlsl.gov.cy/mlsl/dli/dli.nsf/All/BCFD4F84ED657AEFC2257B3D00435AB0/\\$file/Civil%20Defense-Brochure.pdf](http://www.mlsl.gov.cy/mlsl/dli/dli.nsf/All/BCFD4F84ED657AEFC2257B3D00435AB0/$file/Civil%20Defense-Brochure.pdf) (Προσβάσιμο στις: 17/9/2014)
- Υπουργείο Εσωτερικών (2014). Ο Περί Πολεοδομίας και Χωροταξίας Νόμος του 1972 (Ν.90/72). Διαθέσιμο από:  
[http://www.moi.gov.cy/moi/tph/tph.nsf/All/BD4D4832055216BEC2257BE9004367AB/\\$file/%CE%9F%CE%B9%20%CF%80%CE%B5%CF%81%CE%AF%20%CE%A0%CE%BF%CE%BB%CE%B5%CE%BF%CE%B4%CE%BF%CE%BC%CE%AF%CE%B1%CF%82%20%CE%BA%CE%B1%CE%B9%20%CE%A7%CF%89%CF%81%CE%](http://www.moi.gov.cy/moi/tph/tph.nsf/All/BD4D4832055216BEC2257BE9004367AB/$file/%CE%9F%CE%B9%20%CF%80%CE%B5%CF%81%CE%AF%20%CE%A0%CE%BF%CE%BB%CE%B5%CE%BF%CE%B4%CE%BF%CE%BC%CE%AF%CE%B1%CF%82%20%CE%BA%CE%B1%CE%B9%20%CE%A7%CF%89%CF%81%CE%)

BF%CF%84%CE%B1%CE%BE%CE%AF%CE%B1%CF%82%20%CE%9D%CF%8C%CE%BC%CE%BF%CE%B9%20(%CE%9D9-72%20-%2065(%CE%99)2013.pdf?OpenElement (Προσβάσιμο στις: 17/9/2014)

- Χαραυγή (2014). Παράνομες οι βιομηχανικές εγκαταστάσεις στο λιμάνι Λάρνακας. Διαθέσιμο από: <http://www.haravgi.com.cy/site-article-54551-gr.php> (Προσβάσιμο στις: 17/9/2014)

### *Ξένη Βιβλιογραφία*

- Architectural Record (2011). A Stunning Revival for Hamburg's Old Port. Διαθέσιμο από: <http://archrecord.construction.com/news/2011/12/HafenCity-Hamburg.asp> (Προσβάσιμο στις: 28/8/2014).
- Boat International (2014). Top 200 Largest Yachts. Διαθέσιμο από: <http://www.boatinternational.com/yachts/the-register/top-200-largest-yachts/?pg=20> (Προσβάσιμο στις: 17/9/2014)
- Borriello F. (2013). The sustainability of Mediterranean port areas: Environmental management for Local Regeneration in Valencia. Διαθέσιμο από: <http://www.mdpi.com/2071-1050/5/10/4288> (Προσβάσιμο στις: 28/8/2014).
- Bruns-Berentelg, J. (2006) HafenCity Hamburg – The Master Plan. Διαθέσιμο από: [http://www.hafencity.com/upload/files/files/z\\_en\\_broschueren\\_19\\_Masterplan\\_end.pdf](http://www.hafencity.com/upload/files/files/z_en_broschueren_19_Masterplan_end.pdf) (Προσβάσιμο στις: 28/8/2014).
- CABERNET (2014). Brownfield Definition. Διαθέσιμο από: <http://www.cabernet.org.uk/index.asp?c=1134> (Προσβάσιμο στις: 28/8/2014).
- CABERNET (2014). Concerted Action on Brownfield and Economic Regeneration Network. Διαθέσιμο από: <http://www.cabernet.org.uk/?c=1124> (Προσβάσιμο στις: 28/8/2014).
- Cadell, C., Falk, N. and King, F. (2008). Regeneration in European Cities. Διαθέσιμο από: <http://www.jrf.org.uk/system/files/2177-regeneration-urban-environment.pdf> (Προσβάσιμο στις: 28/8/2014).
- Cyprus Port Authority (2014). Larnaca Port: General Information. Διαθέσιμο από: [http://www.cpa.gov.cy/CPA/userfiles/General\\_Information-Larnaka\\_Port\\_26-09-13.pdf](http://www.cpa.gov.cy/CPA/userfiles/General_Information-Larnaka_Port_26-09-13.pdf) (Προσβάσιμο στις: 17/9/2014)
- Cyprus Tourism Organization (2014). Market Research Report: Collection of statistical data for Conference and Incentive events 2012. Διαθέσιμο από: [http://media.visitcyprus.com/media/b2b\\_gr/Research\\_Projects/Collection\\_Statistical\\_Data\\_Conference.pdf](http://media.visitcyprus.com/media/b2b_gr/Research_Projects/Collection_Statistical_Data_Conference.pdf) (Προσβάσιμο στις: 17/9/2014)

- EconomyWatch (2010). France Economic Structure. Διαθέσιμο από: [http://www.economywatch.com/world\\_economy/france/structure-of-economy.html](http://www.economywatch.com/world_economy/france/structure-of-economy.html) (Προσβάσιμο στις: 19/9/2014).
- EconomyWatch (2010). Greece Economic Structure. Διαθέσιμο από: [http://www.economywatch.com/world\\_economy/greece/structure-of-economy.html](http://www.economywatch.com/world_economy/greece/structure-of-economy.html) (Προσβάσιμο στις: 19/9/2014).
- EconomyWatch (2010). Italy Economic Structure. Διαθέσιμο από: [http://www.economywatch.com/world\\_economy/italy/structure-of-economy.html](http://www.economywatch.com/world_economy/italy/structure-of-economy.html) (Προσβάσιμο στις: 19/9/2014).
- EconomyWatch (2010). Netherlands Economic Structure. Διαθέσιμο από: [http://www.economywatch.com/world\\_economy/netherlands/structure-of-economy.html](http://www.economywatch.com/world_economy/netherlands/structure-of-economy.html) (Προσβάσιμο στις: 19/9/2014).
- EconomyWatch (2010). Norway Economic Structure. Διαθέσιμο από: [http://www.economywatch.com/world\\_economy/norway/structure-of-economy.html](http://www.economywatch.com/world_economy/norway/structure-of-economy.html) (Προσβάσιμο στις: 19/9/2014).
- EconomyWatch (2010). Spain Economic Structure. Διαθέσιμο από: [http://www.economywatch.com/world\\_economy/spain/structure-of-economy.html](http://www.economywatch.com/world_economy/spain/structure-of-economy.html) (Προσβάσιμο στις: 19/9/2014).
- EconomyWatch (2013). Germany Economic Structure. Διαθέσιμο από: [http://www.economywatch.com/world\\_economy/germany/structure-of-economy.html](http://www.economywatch.com/world_economy/germany/structure-of-economy.html) (Προσβάσιμο στις: 19/9/2014).
- Erasmus University (2011). Port of Rotterdam is of pivotal importance to the Netherlands' international competitive strength. Διαθέσιμο από: <http://www.rsm.nl/about-rsm/news/detail/1470-port-of-rotterdam-is-of-pivotal-importance-to-the-netherlands-international-competitive-streng/> (Προσβάσιμο στις: 19/9/2014).
- European Commission, Directorate-General for Regional Policy (2009). Promoting Sustainable Urban Development in Europe: Achievements and Opportunities. Διαθέσιμο από: [http://ec.europa.eu/regional\\_policy/sources/docgener/presenta/urban2009/urban2009\\_en.pdf](http://ec.europa.eu/regional_policy/sources/docgener/presenta/urban2009/urban2009_en.pdf) (Προσβάσιμο στις: 28/8/2014).
- GeoBytesGCSE (2007). Inner Cities: Case Study – Regeneration of the Docklands. Διαθέσιμο από: <http://geobytesgcse.blogspot.com/2007/03/inner-cities-case-study-regeneration-of.html> (Προσβάσιμο στις: 28/8/2014).
- Google Maps (2014). Διαθέσιμο από: <https://www.google.com/maps/@35.0099312,33.0925057,151587m/data=!3m1!1e3> (Προσβάσιμο στις: 17/9/2014)

- Hermes Airports (2014). Who We Are. Διαθέσιμο από: <http://www.hermesairports.com/en/about-us/%CF%80%CE%BF%CE%B9%CE%BF%CE%AF-%CE%B5%CE%AF%CE%BC%CE%B1%CF%83%CF%84%CE%B5> (Προσβάσιμο στις: 17/9/2014)
- Karachalis, N. and Kyriazopoulos, E. (2006). Greek port cities in transition: Regeneration strategies, waterfront development and the role of cultural and tourist resources. Διαθέσιμο από: <http://www-sre.wu-wien.ac.at/ersa/ersaconfs/ersa06/papers/714.pdf> (Προσβάσιμο στις: 28/8/2014).
- Kostopoulou, S. (2013). On the Revitalized Waterfront: Creative Milieu for Creative Tourism. Διαθέσιμο από: <http://www.mdpi.com/2071-1050/5/11/4578> (Προσβάσιμο στις: 28/8/2014).
- LDDC History Pages (2009). About LDDC – A brief overview. Διαθέσιμο από: <http://www.lddc-history.org.uk/lddcachieve/> (Προσβάσιμο στις: 28/8/2014).
- McCarthy, J. (2003). Spatial Planning, Tourism, Regeneration in Historic Port Cities. Διαθέσιμο από: <http://www.tandfonline.com/doi/abs/10.1080/02513625.2003.10556852?journalCode=rds> p20#preview (Προσβάσιμο στις: 19/9/2014).
- Monteiro, P., Noronha, T. & Neto, P. (2013). A Differentiation Framework for Maritime Clusters: Comparisons across Europe. Διαθέσιμο από: <http://www.mdpi.com/2071-1050/5/9/4076> (Προσβάσιμο στις: 19/9/2014).
- Municipality of Larnaka – USUDS project (2013). Diagnostic Report of the City of Larnaka and surrounding area. Διαθέσιμο από: <http://www.usuds.org/documents/21884/43502/Larnaka+Diagnostic+English+waiting+index.pdf/d346f5a7-e036-4ab9-bfc8-00f6613d488a> (Προσβάσιμο στις: 28/8/2014).
- Republic of the Marshall Islands Marine Administrator (2011). DEEPWATER HORIZON Marine Casualty Investigation Report. Διαθέσιμο από: [https://www.register-iri.com/forms/upload/Republic\\_of\\_the\\_Marshall\\_Islands\\_DEEPWATER\\_HORIZON\\_Marine\\_Casualty\\_Investigation\\_Report-Low\\_Resolution.pdf](https://www.register-iri.com/forms/upload/Republic_of_the_Marshall_Islands_DEEPWATER_HORIZON_Marine_Casualty_Investigation_Report-Low_Resolution.pdf) (Προσβάσιμο στις: 28/8/2014).
- Farrugia, R. (2014). Medserv P.L.C. – Financial Analysis Summary. Διαθέσιμο από: [http://rizzofarrugia.com/wp-content/uploads/Medserv-plc\\_Financial-Analysis-Summary\\_07.04.14.pdf](http://rizzofarrugia.com/wp-content/uploads/Medserv-plc_Financial-Analysis-Summary_07.04.14.pdf) (Προσβάσιμο στις: 17/9/2014)
- Brownrigg, S. (2014). Larnaca Eco-Waterfront: Sustainable Expansion of a Historic Cypriot City. Διαθέσιμο από: [http://www.iacovoudevelopment.com/pdf/larnaca\\_marina\\_waterfront.pdf](http://www.iacovoudevelopment.com/pdf/larnaca_marina_waterfront.pdf) (Προσβάσιμο στις: 17/9/2014)



- UNWTO (2012). Tourism in the Mediterranean: Growth, competitiveness and sustainability. Διαθέσιμο από: [http://ec.europa.eu/enterprise/sectors/tourism/files/euromed-presentations/1-unwto\\_cabrini\\_en.pdf](http://ec.europa.eu/enterprise/sectors/tourism/files/euromed-presentations/1-unwto_cabrini_en.pdf) (Προσβάσιμο στις: 19/9/2014).
- URBACT – Connecting Cities, Building Success (2014). URBACT Programme 2014-2020. Διαθέσιμο από: <http://urbact.eu/en/about-urbact/urbact-2014-2020/> (Προσβάσιμο στις: 28/8/2014).
- Urban Waterfront (2011). Barcelona: New life at the Old Port. Διαθέσιμο από: <http://urbanwaterfront.blogspot.com/2011/01/barcelona-new-life-at-old-port.html> (Προσβάσιμο στις: 28/8/2014).

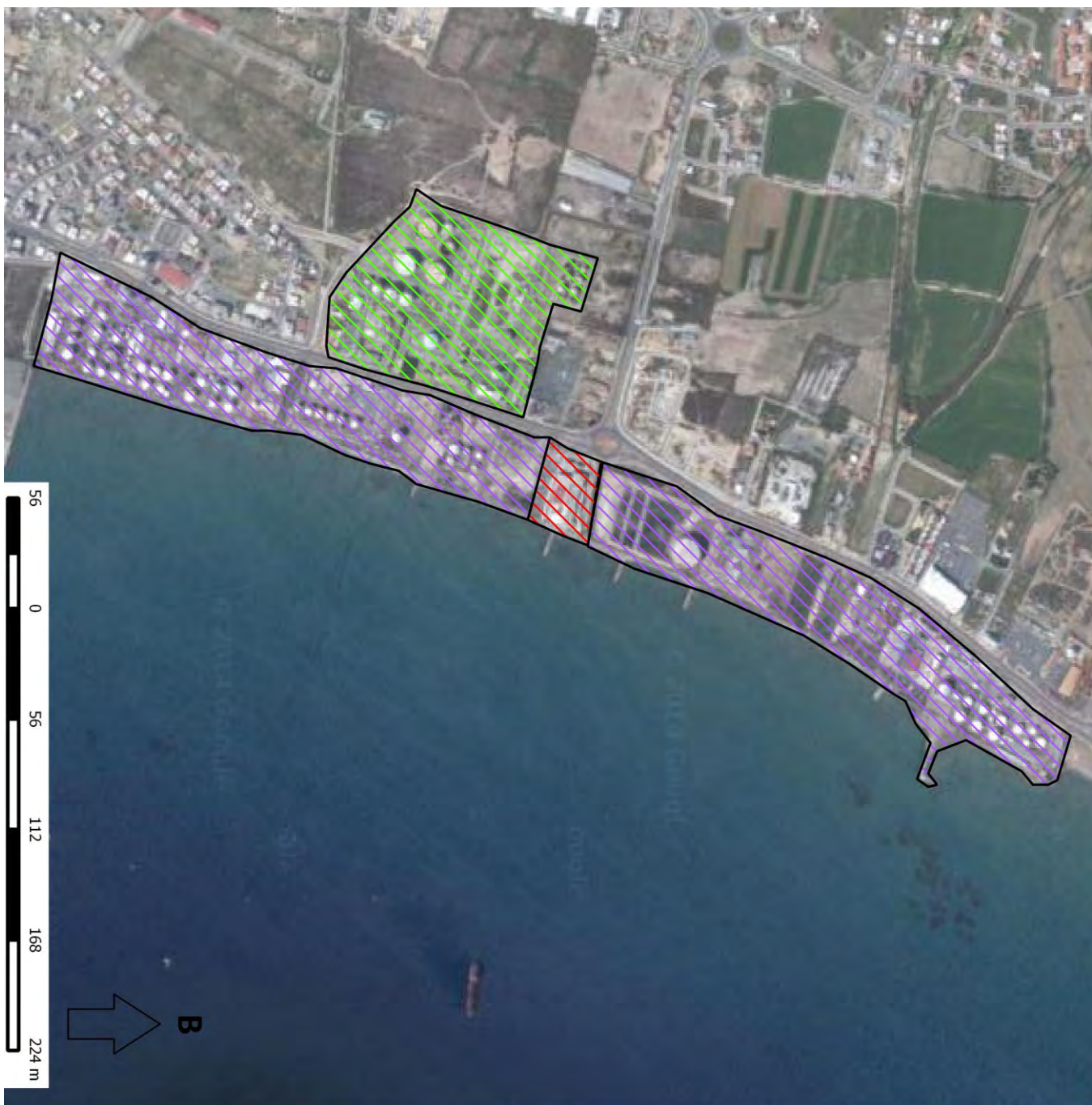
## **ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ**














#### Υπόμνημα

-  Πανεπιστημιακό Ίδρυμα "Intercollege"
-  Κυπριακό Αυτοστήριο Πετρελαίου
-  Τεμαχιστικός Σταθμός Αποθήκευσης Καυσίμων

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ  
ΤΜΗΜΑ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ,  
ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑΣ ΚΑΙ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗΣ  
ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ

ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ: Ενοποιημένη Ανάπτυξη του  
Παραλιακού Μετώπου της Λάρνακας

ΦΟΙΤΗΤΗΣ: Ανδρέας Σιάντος

ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ: κ. Παναγιώτρης Σκάμνη



ΧΑΡΤΗΣ 3.4.3./1: Υφιστάμενα Όρια Τεμαχιστικών  
Αποθήκευσης Καυσίμων - Κυπριακού  
Αυτοστηρίου

Κλίμακα: 1:200

ΒΟΛΟΣ, 2014









## Υπόμνημα

- Προτεινόμενα Όρια Δήμου
- Yellow: Ζώνη Προτεινόμενων Κτιριακών Αναβάθμισεων
- Green: Προτεινόμενοι Δημόσιοι-Κονούχρηστοι και Χώροι Πρασίνου
- Blue: Προτεινόμενος Τερματικός Σταθμός Αεωφορείων
- Dark Blue: Ζώνη Επιχειρηματικής Δραστηριότητας
- Red: Προτεινόμενη Ζώνη Δραστηριοτήτων Πολιτισμού και Αναψυχής
- Purple: Προτεινόμενη Ζώνη Εμπορικών Δραστηριοτήτων
- Light Purple: Προτεινόμενη Μετατροπή Χρήσης Εγκαταστάσεων
- Light Blue: Προτεινόμενη Προβλήτα

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ  
ΤΜΗΜΑ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ, ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑΣ  
ΚΑΙ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ

ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ: Ενοποιημένη Ανάπτυξη του Παραλιακού  
Μετώπου της Λάρνακας

ΦΟΙΤΗΤΗΣ: Ανδρέας Σιάτσος

ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ: κ. Παντολέον Σκόγιαννης

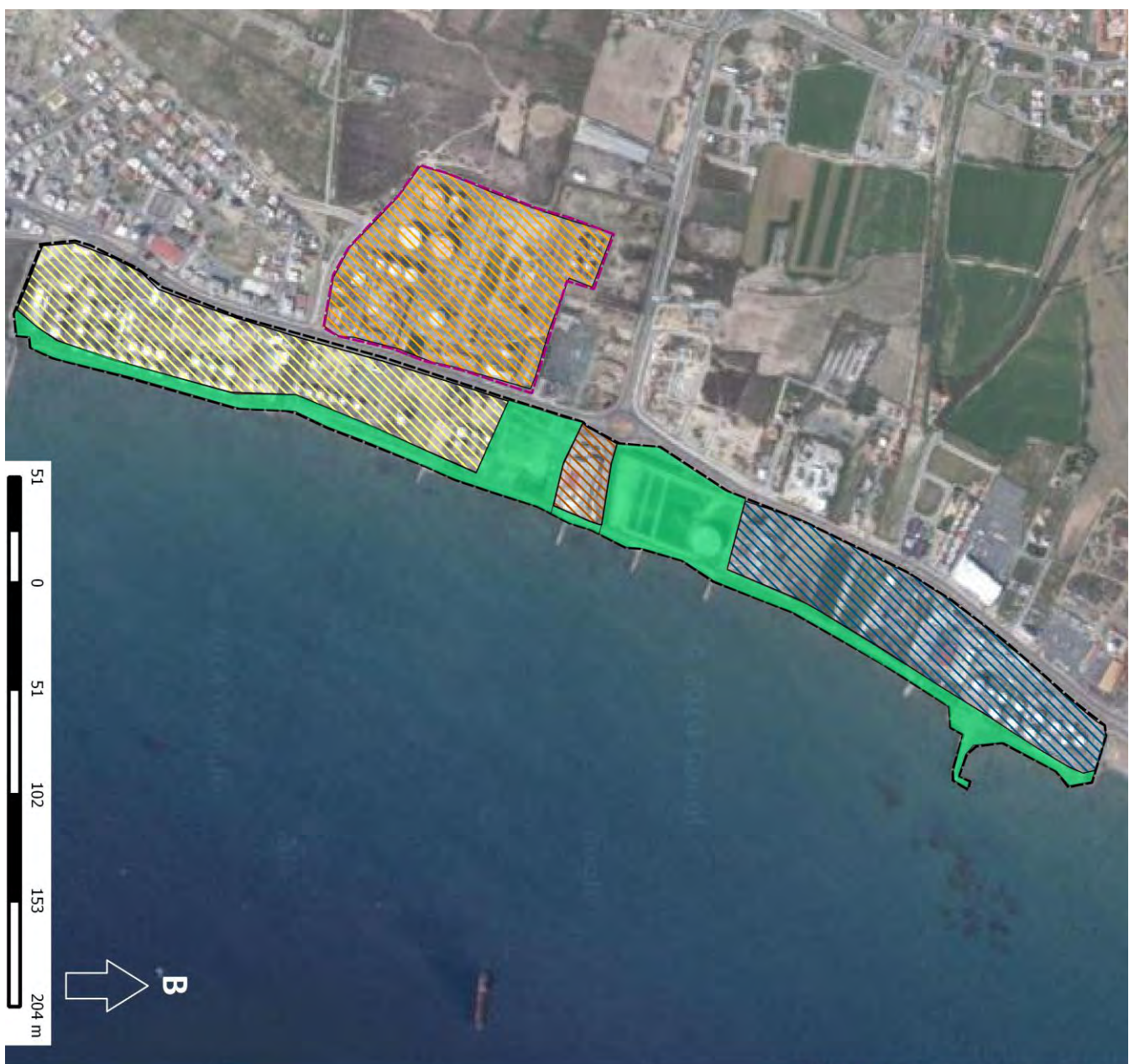


ΧΑΡΤΗΣ 4.2./2: Πρόταση - Χώρος Δήμου Λάρνακας

Κλίμακα: 1:200

ΒΟΛΟΣ, 2014





### Υπόμνημα

- Όρια Ζώνης "Bel" - Τερματικός Σταθμός
- Όρια Ζώνης Εγκαταστάσεων Πρώην Ανυλστηρίου
- Υφιστάμενες Εγκαταστάσεις "Intercollege"
- Προτεινόμενη Ζώνη Τουριστικών Δραστηριοτήτων
- Προτεινόμενες Εγκαταστάσεις Συνεδριακού Κέντρου
- Προτεινόμενη Ζώνη Δραστηριοτήτων Έρευνας και Τεχνολογίας
- Προτεινόμενοι Δημόσιοι-Κοινόχρηστοι και Χώροι Πρασίνου

### ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ

### ΤΜΗΜΑ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ, ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑΣ ΚΑΙ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ

ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ: Ενοποιημένη Ανάπτυξη του  
Παραλιακού Μετώπου της Λάρνακας

ΦΟΙΤΗΤΗΣ: Ανδρέας Σιάντος

ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ: κ. Παντολέον Σκύργανης



ΧΑΡΤΗΣ 4.2./3: Πρόταση - Χώρος Τερματικού Σταθμού  
Αποθήκευσης Κουσίμων/Εγκαταστάσεων Πρώην Κυπριακού  
Ανυλστηρίου Πετρελαίου

Κλίμακα: 1:200

ΒΟΛΟΣ, 2014



